

A ÚLTIMA VIAGEM DO LUSITANIA



ERIK
LARSON

autor de No jardim das feras



DADOS DE COPYRIGHT

SOBRE A OBRA PRESENTE:

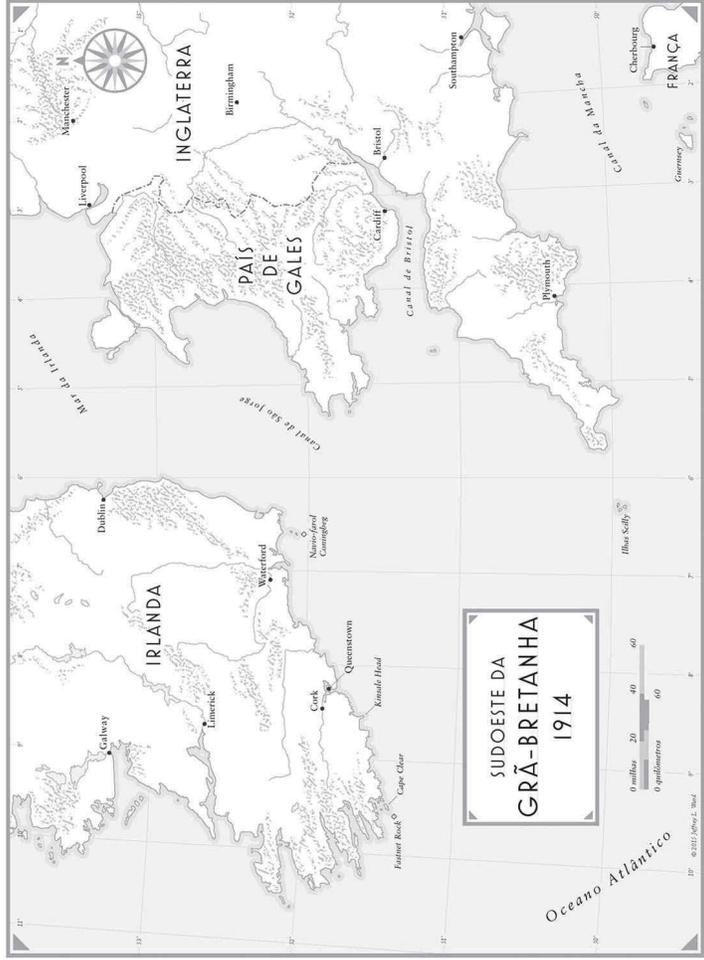
A PRESENTE OBRA É DISPONIBILIZADA PELA EQUIPE LE LIVROS E SEUS DIVERSOS PARCEIROS, COM O OBJETIVO DE OFERECER CONTEÚDO PARA USO PARCIAL EM PESQUISAS E ESTUDOS ACADÊMICOS, BEM COMO O SIMPLES TESTE DA QUALIDADE DA OBRA, COM O FIM EXCLUSIVO DE COMPRA FUTURA. É EXPRESSAMENTE PROIBIDA E TOTALMENTE REPUDIÁVEL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

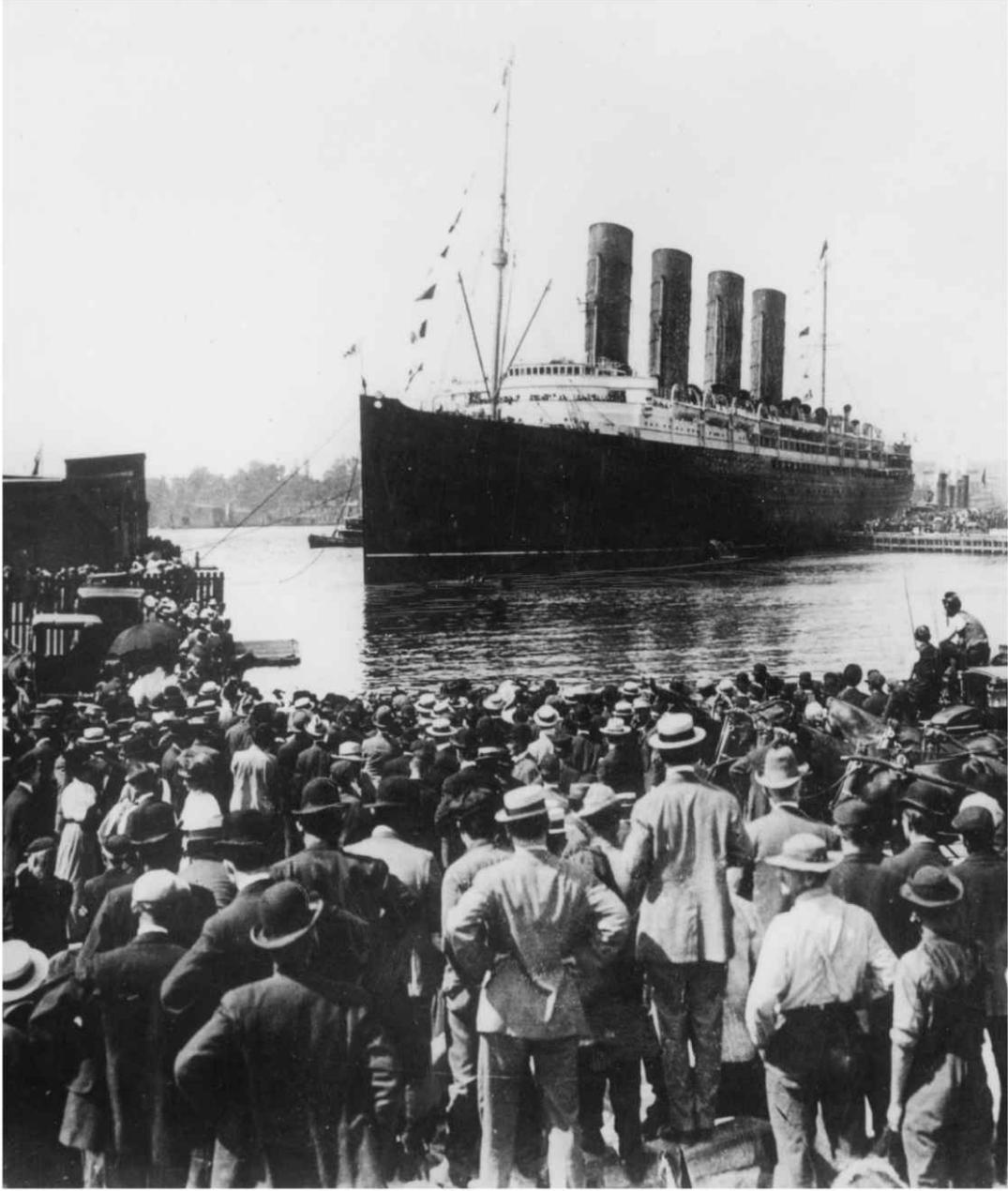
SOBRE A EQUIPE LE LIVROS:

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."**







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

ADAPTAÇÃO DE PROJETO GRÁFICO

Renata Monnerat

DESIGN DE CAPA

Darren Haggar

IMAGEM DE CAPA

Stefano Oppo/Getty Images

ADAPTAÇÃO DE CAPA

Julio Moreira

GERAÇÃO DE EPUB

Intrínseca

REVISÃO DE EPUB

Rodrigo Rosa

E-ISBN

978-85-8057-851-5

Edição digital: 2015

1ª edição

TIPOGRAFIA

Sabon

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

FOLHA DE ROSTO

CRÉDITOS

MÍDIAS SOCIAIS

DEDICATÓRIA

GARIMPANDO O SUSPENSE

UMA PALAVRA DO CAPITÃO

PARTE I: "MALDITOS MACACOS"

Lusitania: O velho marujo

Washington: O lugar solitário

Lusitania: Tubos de sucção e Thackeray

U-2O: O mais feliz dos U-Boats

Lusitania: Zoológico

Sala 4O: "O mistério"

Lusitania: Uma procissão de passageiros

Sala 4O: O stratagema de Blinker

Washington: Perdido

Lusitania: A caminho

U-2O: Rumo à Ilha de Fair

Lusitania: Rendez-vous

Sala 4O: Cadência

PARTE II: CORDA DE PULAR E CAVIAR

U-2O: "O momento cego"

Lusitania: Domingo no mar

Sala 4O, Queenstown, Londres: Protegendo Orion

U-2O: Linha perigosa

Lusitania: Halibut

U-2O: O problema com os torpedos

Lusitania: Sol e felicidade

Sala 4O: O Orion zarpa

U-2O: Frustração

Londres, Berlim, Washington: Conforto negado
Lusitania: O manifesto
U-20: Até que enfim
Avistamento
Sala 40: Schwieger revelado
Lusitania: Jovens prestativas
U-20: Espetáculo
Lusitania: Vida após a morte
U-20: Mudança de planos
Lusitania: Mensagens
Londres, Washington, Berlim: Tensão
U-20: Nevoeiro

PARTE III: RASTRO MORTO

Mar da Irlanda: Motores acima
Londres, Washington: A pergunta do rei
Mar da Irlanda: Chaminés no horizonte
Lusitania: Beleza
U-20: "Treff!"

PARTE IV: A ALMA NEGRA

Lusitania: Impacto
Primeira notícia
Lusitania: Decisões
U-20: O ponto de vista de Schwieger
Lusitania: O pequeno exército
Telegrama - Sexta-feira, 7 de maio de 1915, 14h26
Lusitania: Fim de um reinado
Todos os pontos: Rumores
Lusitania: À deriva
U-20: Tiro de despedida
Lusitania: Gaivotas
Queenstown: Os desaparecidos

PARTE V: O MAR DE SEGREDOS

Londres: Culpa
Washington, Berlim, Londres: O último erro

EPÍLOGO

FONTES E AGRADECIMENTOS

NOTAS

BIBLIOGRAFIA

SOBRE O AUTOR

CONHEÇA O OUTRO TÍTULO DO AUTOR

LEIA TAMBÉM

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. Duidava 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

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.

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

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 Pier 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, panelas 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”. Nasceria 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, lembrou 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

WASHINGTON

O LUGAR SOLITÁRIO

O TREM COM o corpo de Ellen Axson Wilson parou na estação de Roma, Geórgia, às 14h30 de terça-feira, 11 de agosto de 1914, sob um céu cinza-metálico, em meio ao dobre de finados.¹ O caixão foi posto em um carro fúnebre, e o cortejo iniciou sua marcha através da cidade para a igreja onde seria o velório, a Primeira Presbiteriana, da qual o pai da sra. Wilson fora pastor. As ruas estavam repletas de homens e mulheres que foram prestar as últimas homenagens a ela e demonstrar solidariedade ao marido, o presidente Woodrow Wilson. Eles foram casados por 29 anos. Familiares levaram o ataúde para dentro da igreja enquanto o organista tocava a “Marcha fúnebre” de Chopin, o severo e arrastado ingrediente das cenas de morte em toda parte do mundo. A cerimônia foi curta; o coro cantou dois dos hinos favoritos da falecida. Em seguida, o cortejo dirigiu-se ao cemitério de Myrtle Hill, e começou a chover. O carro fúnebre passou por meninas vestidas de branco segurando ramos de murta. Atrás delas estavam moradores da cidade e visitantes, todos de chapéu na mão apesar da chuva.

Um toldo fora armado sobre a sepultura para abrigar Wilson, os amigos e a família, que formavam o grupo enlutado. A chuva engrossou, produzindo um ruído surdo no pano. Os presentes viram o presidente tremer de choro; os mais próximos viram lágrimas escorrendo-lhe nas faces.

Em seguida, as pessoas enlutadas voltaram para seus carros, e os espectadores — algumas centenas deles — se dispersaram. Wilson ficou sozinho ao lado do túmulo, sem falar ou se mexer, até que o caixão foi coberto.

Com a morte da esposa, Wilson penetrou numa nova província de solidão, e o fardo da liderança pesou sobre ele como nunca. A mulher falecera na quinta-feira, 6 de agosto, de uma moléstia renal conhecida na época como doença de Bright, dois dias depois de a Grã-Bretanha entrar na nova guerra na Europa, e apenas um ano e meio desde o começo de seu primeiro mandato.² Ao perdê-la, ele perdeu não apenas sua principal fonte de companheirismo, mas também sua maior conselheira, cujas observações tinha considerado muito úteis na formação de seu próprio pensamento. A Casa Branca para ele se tornou um lugar solitário, assombrado não pelo fantasma de Lincoln, como empregados locais acreditavam, mas pelas lembranças de Ellen. Por um tempo, a dor parecia incapacitante. Seu médico e frequente parceiro de golfe, o dr. Cary Grayson, ficou preocupado. “Ele não está muito bem há vários dias”, escreveu Grayson em 25 de agosto de 1914, em carta a uma amiga, Edith Bolling Galt.³ “Ontem eu o convenci a ficar na cama à tarde. Quando fui vê-lo, lágrimas lhe escorriam pelo rosto. Foi uma cena dolorosa, ninguém poderia imaginar um quadro mais triste. Um grande homem com o coração destrozado.”

Ainda naquele mês de agosto, Wilson conseguiu escapar para uma casa de campo em Cornish, New Hampshire, chamada Harlakenden House, uma grande residência georgiana com vista para o rio Connecticut que ele alugara por dois verões. Um amigo de Wilson, o coronel Edward House, juntou-se a ele e ficou impressionado com a profundidade de sua tristeza. A certa altura, quando a conversa girava em torno de Ellen, o presidente, com os olhos marejados, disse a House que se sentia “como uma máquina

que perdeu a força, e não havia nada nele que valesse a pena”.⁴ “O presidente”, escreveu House em seu diário, “encarava os dois anos e meio seguintes com horror. Não via como ir até o fim”.

Havia crises por todos os lados. Os Estados Unidos ainda viviam os apertos de um segundo ano de recessão. O Sul sofria em especial.⁵ O algodão, seu principal produto, era transportado basicamente em navios estrangeiros, mas a guerra provocara uma escassez de embarcações, pois seus proprietários, temendo ataques de submarino, preferiam mantê-las nos portos; os beligerantes, enquanto isso, recrutavam suas próprias frotas mercantes para uso militar. Milhões de fardos de algodão amontoavam-se nos cais sulistas. Havia problemas trabalhistas também. A União dos Trabalhadores de Minas da América estava em greve no Colorado. No último mês de abril, o estado tinha enviado uma força da Guarda Nacional para acabar com a greve, resultando num massacre em Ludlow, Colorado, que deixou dezenas de mortos, entre homens, mulheres e crianças. Enquanto isso, ao sul da fronteira, a violência e a agitação continuavam a afligir o México.

O grande temor de Wilson, porém, era que os Estados Unidos de alguma forma fossem arrastados para a guerra na Europa. O fato de o conflito ter começado já era uma surpresa sinistra, pois ele pareceu surgir do nada. No início daquele belo verão de 1914, um dos mais ensolarados de que se tinha notícia na Europa, não havia qualquer sinal ou desejo óbvio de guerra. Em 27 de junho, véspera do dia em que a Europa começou a mergulhar no caos, leitores de jornais nos Estados Unidos depararam com as notícias mais amenas. A principal reportagem da primeira página do *The New York Times* informava que a Universidade de Columbia enfim vencera a regata de remo entre faculdades depois de dezenove anos de jejum.⁶ Um anúncio da Grape-Nuts tratava de guerra, mas a

guerra dos pátios de colégio, exaltando as virtudes do cereal para ajudar as crianças a levarem a melhor em brigas: “Físicos robustos e nervos sólidos dependem — com mais frequência do que pensamos — do alimento que se consome.” E a coluna social do *Times* mencionava dezenas de colunáveis nova-iorquinos, incluindo um Guggenheim e um Wanamaker, que deveriam viajar para a Europa naquele dia, no Minneapolis, no Caledonia, no Zeeland e em dois navios de propriedade alemã, o Prinz Friedrich Wilhelm e o gigantesco Imperator, sete metros mais longo do que o Titanic.

Na Europa, reis e altos oficiais viajaram para suas casas de campo.⁷ O cáiser Wilhelm logo embarcaria em seu iate, o Hohenzollern, para iniciar um cruzeiro pelos fiordes da Noruega. O presidente da França, Raymond Poincaré, e seu ministro do Exterior partiram de navio para uma visita oficial ao czar Nicolau II da Rússia, que se mudara para o seu palácio de verão. Winston Churchill, com quarenta anos de idade e já o mais alto oficial naval da Grã-Bretanha, primeiro lorde do Almirantado, foi para a praia, uma casa em Cromer, no mar do Norte, 160 quilômetros ao norte de Londres, onde se reuniria à esposa, Clementine, e aos filhos.

Na Inglaterra, o público leigo estava atônito, não com qualquer possibilidade de guerra, mas com a expedição planejada de Sir Ernest Shackleton à Antártica no veleiro *Endurance*, com saída prevista para 8 de agosto de Plymouth, na costa sudeste da Grã-Bretanha.⁸ Em Paris, o que centralizava as atenções era o julgamento de Henriette Caillaux, mulher do antigo primeiro-ministro Joseph Caillaux, presa por matar o editor do *Le Figaro* depois que o jornal parisiense publicou uma carta íntima que o primeiro-ministro lhe escrevera antes do casamento, quando mantinham um relacionamento adúltero. Furiosa, a sra. Caillaux comprou uma arma, praticou tiro na loja e, em seguida, foi ao escritório do editor e disparou seis tiros. Em seu depoimento,

oferecendo uma metáfora involuntária do que logo sucederia à Europa, ela disse: “Pistolas são coisas terríveis. Disparam sozinhas.”⁹ Foi absolvida depois de convencer o tribunal de que o assassinato tinha sido um crime passional.

Longe de um clamor pela guerra, o que existia era uma crença generalizada, ainda que ingênua, de que uma guerra do tipo que tinha convulsionado a Europa em séculos anteriores se tornara obsoleta — porque as economias dos países estavam ligadas de forma tão estreita que uma guerra, mesmo que começasse, não demoraria a terminar.¹⁰ O capital fluía através das fronteiras. A Bélgica tinha a sexta maior economia do mundo, não pelos produtos que fabricava, mas pelo dinheiro que passava por seus bancos. O aperfeiçoamento das comunicações — telefone, telégrafo, cabos e, mais recentemente, as ondas — interligou ainda mais os países, assim como a capacidade e a velocidade cada vez maiores dos navios a vapor e a expansão das ferrovias. O turismo também crescia. Não mais um privilégio dos ricos, tornou-se uma paixão da classe média. As populações aumentavam, os mercados se ampliavam. Nos Estados Unidos, apesar da recessão, a Ford Motor Company anunciou planos para dobrar o tamanho de sua fábrica.¹¹

Mas velhas tensões e inimizades persistiam.¹² O rei George V, da Grã-Bretanha, desprezava o cáiser Wilhelm II, seu primo e governante supremo da Alemanha; e este, por sua vez, invejava a extensa coleção de colônias e o domínio dos mares da Grã-Bretanha, tanto que em 1900 a Alemanha iniciou uma campanha para construir navios de guerra em quantidade e escala suficientes para fazer face à marinha britânica. Isso, por sua vez, levou a Grã-Bretanha a lançar uma ampla modernização de sua marinha, para o que criou uma nova classe de navios de guerra, os Dreadnoughts, que portavam canhões de um tamanho e uma potência jamais empregados no mar. Exércitos também aumentavam de

tamanho. Para acompanharem uma a outra, a França e a Alemanha adotaram o recrutamento obrigatório. O fervor nacionalista estava em alta. A Áustria-Hungria e a Sérvia acalentavam um ressentimento mútuo. Os sérvios alimentavam ambições pan-eslavas que ameaçavam a baralhada de territórios e etnias que compunham o império austro-húngaro (que costumava ser chamado apenas de Áustria). Nesse emaranhado havia terras indóceis como a Herzegovina, a Bósnia e a Croácia. Como disse um historiador: “A Europa tem fronteiras demais, histórias demais — e bem lembradas demais — e soldados demais para ser um lugar seguro.”¹³

E secretamente os países começaram a planejar o uso desses soldados, caso fosse necessário. Já em 1912, o Comitê de Defesa Imperial da Grã-Bretanha tinha planejado que, caso houvesse uma guerra com a Alemanha, o primeiro ato seria cortar os cabos telegráficos transoceânicos do inimigo.¹⁴ Na Alemanha, enquanto isso, os generais remendavam um plano detalhado de autoria do marechal de campo Alfred von Schlieffen, peça central do que seria uma vasta manobra para levar forças alemãs através da neutra Bélgica para dentro da França, contornando as defesas espalhadas ao longo da fronteira francesa.¹⁵ Parecia não ter muita importância na cabeça de ninguém a ideia de que a Grã-Bretanha pudesse fazer objeções — na verdade, fosse obrigada a intervir, como cofiadora da neutralidade belga. Schlieffen calculava que a guerra na França estaria concluída em 42 dias, depois do que as forças alemãs poderiam inverter a trajetória e marchar para a Rússia. O que ele deixou de levar em conta foi o que aconteceria se as forças alemãs não vencessem no tempo aprazado e se a Grã-Bretanha entrasse na briga.

A guerra começou com o equivalente geopolítico de um incêndio no mato. No fim de junho, o arquiduque Franz

Ferdinand, inspetor-geral do exército austro-húngaro, foi à Bósnia, anexada pela Áustria em 1908. Enquanto passava pelas ruas de Sarajevo, foi baleado e morto por um assassino patrocinado pela Mão Negra, grupo que lutava pela unificação da Sérvia e da Bósnia. Em 28 de julho, a Áustria chocou o mundo ao declarar guerra à Sérvia.

“É inacreditável, inacreditável”, disse Wilson, durante um almoço com a filha, Nell, e o genro, William McAdoo, secretário do Tesouro.¹⁶ No entanto, Wilson só pôde dedicar ao incidente uma atenção superficial. Na época, sua esposa estava gravemente enferma, e isso já bastava para lhe consumir a mente e o coração. Ele advertiu a filha: “Não diga nada sobre esse assunto à sua mãe.”

A disputa entre a Áustria e a Sérvia poderia ter terminado ali mesmo: uma pequena guerra contra um insubmisso país balcânico. Mas, dentro de uma semana, o incêndio no mato virou uma tempestade de fogo, provocando temores, ressuscitando animosidades, deflagrando alianças e cooperações, e pondo em ação planos há muito preparados. Na terça-feira, 4 de agosto, seguindo o plano Schlieffen, forças alemãs entraram na Bélgica, arrastando consigo gigantescos canhões capazes de lançar projéteis de novecentos quilos e arrebentar fortalezas. A Grã-Bretanha declarou guerra, juntando-se à Rússia e à França, os “Aliados”; a Alemanha e a Áustria-Hungria uniram forças como “Potências Centrais”. Naquele mesmo dia, Wilson declarou seu país como neutro em uma proclamação executiva que proibia navios de guerra da Alemanha, da Grã-Bretanha e de todos os países beligerantes de entrarem em portos dos Estados Unidos. Uma semana após o funeral da mulher, pondo de lado a própria dor a fim de cuidar do trauma maior pelo qual passava o mundo, Wilson declarou à nação: “Precisamos ser imparciais em pensamento e em ação, precisamos pôr um freio em nossos sentimentos e em todas

as transações que possam ser interpretadas como preferência por um lado da luta.”¹⁷

Ele contava com todo o apoio do público americano. Um jornalista britânico, Sydney Brooks, que escrevia para a *North American Review*, calculava que os Estados Unidos estavam sendo tão isolacionistas quanto sempre foram. E por que não seriam, perguntava? “Os Estados Unidos são remotos, inconquistáveis, imensos, sem vizinhos hostis ou quaisquer vizinhos que tenham força que se aproxime à sua, e vivem isentos, numa tranquilidade quase despreocupada, das contendas e animosidades e das incessantes pressões e contrapressões que distraem o velho mundo superlotado.”¹⁸

Embora fácil como conceito, na prática a neutralidade era uma posição frágil. Enquanto o incêndio se propagava, outras alianças iam sendo forjadas. A Turquia juntou-se às Potências Centrais; o Japão aos Aliados. Logo havia luta nos cantos mais distantes do mundo, em terra, no ar e no mar, e até debaixo d’água, com submarinos alemães alcançando até mesmo as águas da costa ocidental da Grã-Bretanha. Uma disputa isolada em torno de um assassinato nos Bálcãs se tornara uma conflagração mundial.

A arena principal, porém, era a Europa, e ali a Alemanha deixou claro que a guerra seria diferente de qualquer outra e que nenhum grupo seria poupado. Enquanto Wilson pranteava a mulher, forças alemãs na Bélgica entravam em cidades e vilarejos tranquilos, tomavam civis como reféns e os executavam para desencorajar a resistência. Na cidade de Dinant, soldados alemães fuzilaram 612 homens, mulheres e crianças. A imprensa dos Estados Unidos descrevia essa truculência como “atrocidade”, palavra então usada para descrever o que gerações posteriores chamariam de terrorismo. Em 25 de agosto, forças alemãs iniciaram um assalto à cidade belga de Louvain,¹⁹ a “Oxford da Bélgica”, cidade universitária que sediava uma importante biblioteca.

Três dias de bombardeios e assassinatos deixaram 209 civis mortos, 1.100 prédios incinerados e a biblioteca — com seus 230 mil livros, manuscritos inestimáveis e artefatos — destruída. A investida foi considerada uma afronta não apenas à Bélgica, mas ao mundo. Wilson, que tinha sido reitor da Universidade de Princeton, “sentiu profundamente a destruição de Louvain”,²⁰ de acordo com seu amigo coronel House; o presidente temia que a guerra fizesse “o mundo recuar três ou quatro séculos”.

Cada lado tinha certeza de que alcançaria a vitória em questão de meses, mas no fim de 1914 a guerra se transformara num macabro beco sem saída, marcado por batalhas nas quais dezenas de milhares morriam e nenhum dos lados ganhava terreno. As primeiras batalhas com nomes grandiosos foram travadas no outono e no inverno daquele ano — Fronteiras, Mons, Marne e a Primeira Batalha de Ypres. No fim de novembro, depois de quatro meses de luta, o exército francês tinha sofrido 306 mil baixas, mais ou menos o equivalente à população de Washington, D.C., em 1910. O número de vítimas alemãs era de 241 mil.²¹ No fim do ano, uma linha de trincheiras paralelas, formando a frente ocidental, estendia-se por quase oitocentos quilômetros do mar do Norte à Suíça, separada, em determinados pontos, por uma faixa de terra de ninguém que às vezes não chegava a 25 metros.²²

Para Wilson, já deprimido, tudo era motivo de profunda preocupação.²³ Eis o que escreveu ao coronel House: “O fardo disso é quase intolerável para mim, dia após dia.”²⁴ Expressou sentimento parecido em carta ao seu embaixador na Grã-Bretanha, Walter Hines Page: “Esse negócio todo é muito vívido em minha cabeça, dolorosamente vívido, e tem sido assim quase desde o dia em que a luta começou”, escreveu. “Acho que meu pensamento e minha imaginação pintam o quadro e percebem o seu significado de todos os pontos de

vista. Preciso me esforçar para não prender muito minha atenção e evitar o torpor que vem da apreensão profunda e de ficar muito atento a elementos vastos demais para serem compreendidos agora, ou, de alguma forma, controlados por aconselhamento.”²⁵

Houve pelo menos um momento, porém, em que sua dor pareceu diminuir.²⁶ Em novembro de 1914, ele foi a Manhattan visitar o coronel House. Naquela noite, por volta das nove horas, os dois saíram do apartamento de House para dar uma caminhada, sem se disfarçarem, mas também sem anunciarem que o presidente dos Estados Unidos passeava pelas ruas de Manhattan. Andaram pela rua Cinquenta e Três, pela Sétima avenida e até a Broadway, conseguindo, de alguma forma, não chamar a atenção dos passantes. Então pararam para ouvir uns oradores de calçada, mas nesse momento Wilson foi reconhecido, e uma multidão se formou. O presidente e o coronel House continuaram o passeio, agora seguidos por um mar de nova-iorquinos. Os dois homens entraram no saguão do Waldorf Astoria, tomaram o elevador e pediram ao perplexo ascensorista que os levasse a um andar alto. Saíram, foram até o outro lado do hotel, tomaram outro elevador, e voltaram para o saguão, saindo por uma porta lateral.

Depois de uma curta caminhada pela Quinta avenida, tomaram um ônibus e seguiram para o norte até o edifício de House. Por mais eletrizante que tenha sido aquela escapulida, não foi suficiente para curar a indisposição de Wilson. Ao voltarem, ele confessou a House que quando estavam lá fora passeando chegou a desejar que alguém o matasse.

No meio dessa escuridão, Wilson ainda conseguia ver os Estados Unidos como a última grande esperança do mundo. “Estamos em paz com o mundo inteiro”, disse em dezembro de 1914, em seu discurso anual ao Congresso.²⁷ Em janeiro, despachou o coronel House em missão não oficial à Europa

para tentar descobrir as condições sob as quais os Aliados e as Potências Centrais poderiam se dispor a iniciar negociações de paz.

House reservou passagem no maior e mais rápido navio de passageiros em atividade, o Lusitania, e viajou com nome falso. Ao ingressar nas águas da Irlanda, o capitão do navio, nessa ocasião Daniel Dow, seguindo uma tradição aceita em tempos de guerra, içou uma bandeira dos Estados Unidos como um *ruse de guerre* [estratagema] para proteger a embarcação de ataques de submarinos alemães.²⁸ O ato deixou House atônito e causou rebuliço a bordo, mas como dissimulação militar era de valor duvidoso: os Estados Unidos não operavam transatlânticos daquele porte, com aquela distinta silhueta de quatro chaminés.

O incidente pôs em destaque a pressão de forças que ameaçavam minar a neutralidade americana. As batalhas na Europa não eram motivo de preocupação, com os Estados Unidos tão distantes e seguros atrás de seu fosso oceânico. A nova e agressiva guerra submarina da Alemanha é que representava o grande perigo.

★ ★ ★

No COMEÇO DA guerra, nem a Alemanha nem a Grã-Bretanha compreendiam a verdadeira natureza do submarino, ou se davam conta de que ele poderia produzir o que Churchill chamou de “esta estranha forma de guerra até agora desconhecida pela experiência humana”.^{29, 30}

Só umas poucas almas prescientes pareciam entender que a criação do submarino forçaria uma transformação na estratégia naval.³¹ Uma dessas almas foi Sir Arthur Conan Doyle, que, um ano e meio antes da guerra, escrevera um conto (só publicado em julho de 1914) no qual visualizava um

conflito entre a Inglaterra e um país fictício, Norland, “uma das menores potências da Europa”. Na história, intitulada “Perigo!”, Norland de início parece irremediavelmente derrotado, mas o pequeno país tinha uma arma secreta — uma esquadra de oito submarinos, mantidos na costa da Inglaterra para atacar navios mercantes, tanto de carga como de passageiros. Na época em que Doyle concebeu sua trama, submarinos já existiam, mas comandantes navais britânicos e alemães não lhes davam grande valor. Os submarinos de Norland, porém, levaram a Inglaterra à beira da inanição. A certa altura, sem aviso, o comandante da esquadra de submarinos, o capitão John Sirius, usa um único torpedo para afundar um navio de passageiros da White Star, o Olympic. A Inglaterra acaba se rendendo. Leitores achavam aquele último ataque ainda mais chocante porque o Olympic de fato existia. Seu navio-irmão tinha sido o Titanic, perdido bem antes de Doyle escrever seu conto.

A história, publicada com a intenção de soar o alarme e elevar o nível de prontidão naval da Inglaterra, era divertida e assustadora, mas de modo geral considerada implausível, pois o comportamento do capitão Sirius teria violado um código marítimo fundamental, as regras dos cruzadores, ou Lei de Presas, estabelecida no século XIX para governar atos de guerra contra navios civis. Obedecidas desde então pelas potências marítimas, as regras dispunham que um navio de guerra podia deter um navio mercante e fazer uma busca, mas garantindo a segurança dos tripulantes e levando o navio a um porto próximo, onde um “tribunal de presas” decidiria seu destino. As regras proibiam ataques contra navios de passageiros.

No conto de Doyle, o narrador repudia como ilusão a crença da Inglaterra de que nenhum país se rebaixaria a esse ponto. “O senso comum”, diz o capitão Sirius, “deveria ter-lhe dito que seus inimigos jogarão o jogo que mais lhes convenha

— que não indagarão o que podem fazer, mas farão primeiro e discutirão depois”. A previsão de Doyle foi repudiada como fantástica demais para ser levada em conta.³²

No entanto, o almirante britânico Jacky Fisher, a quem se credita a reforma e a modernização da marinha britânica — foi ele que concebeu o primeiro Dreadnought —, também andava preocupado com a transfiguração que os submarinos poderiam causar à guerra naval. Em um memorando redigido sete meses antes da guerra, Fisher previu que a Alemanha utilizaria submarinos para afundar navios mercantes desarmados e não faria esforço algum para salvar suas tripulações. Os pontos fortes e as limitações dos submarinos tornavam esse desfecho inevitável, afirmava ele. Um submarino não tinha espaço para acomodar a tripulação de um navio mercante, nem homens em número suficiente para trazer tripulações aprisionadas a bordo.

E tinha mais, escreveu Fisher: a lógica da guerra exigia que, se essa estratégia fosse adotada, teria de ser empregada ao máximo. “A essência da guerra é a violência, e na guerra moderação é imbecilidade”.³³

Churchill rejeitava a visão de Fisher. O uso de submarinos para atacar navios mercantes sem aviso, escreveu, seria “repugnante perante a lei e as práticas imemoriais do mar”.³⁴

Até ele admitia que essas táticas, quando usadas contra alvos *navais*, constituíam “guerra limpa”, embora no início nem ele nem seus homólogos alemães esperassem que o submarino fosse desempenhar um papel tão grande em batalhas em mar profundo. O pensamento estratégico dos dois lados se concentrava em suas frotas principais, a “Grande Frota” britânica e a “Frota de Alto-Mar” alemã, e ambos previam um tudo ou nada, duelos à la Trafalgar com o uso de seus grandes encouraçados. Porém nenhum dos lados queria ser o primeiro a desafiar diretamente o outro. A Grã-Bretanha tinha mais poder de fogo — 27 encouraçados da

classe Dreadnought contra dezesseis da Alemanha —, mas Churchill reconhecia que acontecimentos fortuitos poderiam neutralizar essa vantagem “se alguma medonha novidade ou tolice sobrevier”.³⁵ Para segurança adicional, o Almirantado baseava sua frota em Scapa Flow, uma espécie de fortaleza insular formada pelas Ilhas Órcades, ao norte da Escócia. Churchill esperava que a Alemanha fizesse o primeiro lance, logo e com força total, pois a frota alemã nunca seria mais forte do que no começo da guerra.

Os estrategistas alemães, por outro lado, reconheceram a superioridade da Grã-Bretanha e prepararam um plano para que navios alemães fizessem reides limitados contra a frota britânica,³⁶ e assim desgastassem aos poucos seu poderio, uma campanha que o almirante alemão Reinhard Scheer chamava de “guerra de guerrilha”, tomando emprestado um termo espanhol em uso desde o início do século XIX para designar guerras em pequena escala. Uma vez que a frota britânica fosse reduzida, escreveu Scheer, a frota alemã buscaria uma oportunidade “favorável” para a batalha decisiva.

“E assim esperamos”, escreveu Churchill, “e nada aconteceu. Nenhum grande evento ocorreu de imediato. Nenhuma batalha foi travada”.³⁷

No começo da guerra, o submarino mal figurava no planejamento estratégico de qualquer um dos lados. “Naqueles primeiros dias”, escreveu Hereward Hook, jovem marinheiro britânico, “acho que ninguém percebia que um submarino pudesse causar qualquer dano”.³⁸ Ele logo descobriu o contrário, num incidente que demonstrou, da maneira mais vívida, o real poder de destruição dos submarinos e revelou uma grave falha na concepção dos navios de guerra da Grã-Bretanha.³⁹

Ao amanhecer da terça-feira, 22 de setembro de 1914, três grandes cruzadores britânicos, HMS Aboukir, Hogue e Cressy,

patrulhavam uma faixa do mar do Norte na costa da Holanda conhecida como “Broad Fourteens”, viajando a oito nós, velocidade lenta e, como se viu, temerária. Os navios estavam lotados de cadetes. Hook, um deles, tinha quinze anos de idade e fora designado para o Hogue. Os navios eram velhos e vagarosos, e tão obviamente em perigo que dentro da Grande Frota da Grã-Bretanha tinham o apelido de “esquadrão isca viva”.⁴⁰ Hook — que mais tarde seria promovido a *capitão* Hook — estava em seu beliche, dormindo, quando às 6h20 foi acordado por um “abalo violento”. Um aspirante de marinha tentava acordar os outros cadetes e ele para alertá-los de que um dos grandes cruzadores, o Aboukir, fora torpedeado e estava afundando.

Hook saiu em disparada para o convés e viu o Aboukir começar a pender. Em minutos o navio emborcou e desapareceu. Foi, escreveu ele, “a primeira vez que vi homens lutando para salvar suas vidas”.⁴¹

Seu navio e o outro cruzador intacto, o Cressy, manobraram para socorrer os marinheiros na água, parando a poucas centenas de metros para lançar barcos. Hook e os outros tripulantes receberam ordem para jogar no mar qualquer coisa que flutuasse para ajudar os náufragos. Momentos depois, dois torpedos atingiram seu próprio navio, o Hogue, e em seis ou sete minutos “ele desapareceu de vista por completo”, escreveu. Hook foi puxado para dentro de um dos barcos salva-vidas lançados anteriormente do Hogue. Depois de recolher mais sobreviventes, o barco salva-vidas seguiu para o terceiro cruzador, o Cressy. Mas outro torpedo rasgou as águas e atingiu-o no lado boreste. Como os dois outros cruzadores, o Cressy começou a virar de imediato. Mas, ao contrário dos demais, parou de inclinar-se e pareceu que se manteria à tona. Então um segundo torpedo atingiu o paiol onde era guardada a munição para os seus pesados canhões. O Cressy explodiu e afundou. Onde apenas uma

hora antes havia três grandes cruzadores, agora só havia homens e alguns pequenos barcos, além de destroços. Um único submarino alemão, Unterseeboot-9 — ou U-9 — comandado pelo Kptlt. Otto Weddigen, tinha afundado os três navios, matando 1.459 marinheiros britânicos, muitos ainda na adolescência.

A culpa foi de Weddigen e seu U-boat, é claro, mas a configuração dos navios, com seus depósitos de carvão longitudinais, contribuiu imensamente para a velocidade com que afundaram, e, portanto, para o número de vidas que se perderam. Uma vez rompidos, os depósitos de carvão fizeram um lado do casco de cada navio encher-se rapidamente, criando um desequilíbrio catastrófico.

O desastre teve um efeito secundário importante: como os dois cruzadores tornaram-se alvos fáceis ao parar para socorrer sobreviventes do ataque inicial, o Almirantado baixou ordens proibindo grandes navios de guerra de socorrerem vítimas de U-boat.

★ ★ ★

Ao LONGO DO outono e do inverno de 1914, submarinos alemães passaram a tomar cada vez mais a atenção de Wilson, graças à nova mudança na estratégia naval da Alemanha, que trouxe consigo a ameaça cada vez mais séria de complicações. O incidente do Aboukir e outros ataques bem-sucedidos contra navios britânicos levaram os estrategistas alemães a verem os submarinos sob uma nova luz. Tinham se revelado mais robustos e mortíferos do que o esperado, adequados ao esforço de guerrilha da Alemanha para desgastar o poderio da Grande Frota da Grã-Bretanha. Mas o seu desempenho também sugeriu outro uso. Ao fim do ano, a Alemanha tinha feito da interceptação de navios

mercantes uma função cada vez mais importante da marinha, para estancar o fluxo de munição e suprimentos para as forças dos Aliados. De início, a tarefa fora atribuída aos grandes cruzadores auxiliares da marinha — antigos transatlânticos convertidos em navios de guerra —, mas esses cruzadores tinham sido varridos dos mares pela poderosa marinha britânica. Os submarinos, por sua natureza, ofereciam um meio eficaz de continuar a campanha.

Eles também aumentavam o risco de um navio americano ser afundado por acidente ou de cidadãos americanos viajando em navios dos Aliados serem feridos. No começo de 1915, esse risco parecia ter aumentado imensamente. Em 4 de fevereiro, a Alemanha divulgou uma proclamação designando as águas das Ilhas Britânicas “área de guerra”, onde todos os navios inimigos estariam sujeitos a ataques sem aviso. Isso representava uma ameaça em particular para a Grã-Bretanha, que, como país insular, que importava dois terços de seus alimentos, era dependente do comércio marítimo.⁴² Navios neutros também corriam risco, advertiu a Alemanha, porque a decisão britânica de navegar sob falsas bandeiras tinha tornado impossível para os comandantes de U-boats confiar nas identificações de um cruzador para determinar se era de fato neutro. A Alemanha justificou a nova campanha como resposta ao bloqueio imposto previamente pela Grã-Bretanha, no qual a marinha britânica interceptava todos os cargueiros que iam para a Alemanha. (A Grã-Bretanha tinha mais que o dobro de submarinos que a Alemanha, mas os usava apenas para defesa da costa e não para deter navios mercantes.) Funcionários alemães se queixavam de que a Grã-Bretanha não fazia o menor esforço para determinar se os cargueiros se destinavam a uso hostil ou pacífico e alegavam que o verdadeiro objetivo do país era matar de fome os civis e, desse modo, “condenar toda a população da Alemanha à destruição”.⁴³

O que a Alemanha nunca admitiu foi que a Grã-Bretanha se limitava a confiscar cargas, enquanto os U-boats afundavam navios e matavam homens. Os comandantes alemães pareciam cegos para essa distinção. O almirante Scheer, da Alemanha, escreveu: “Será que faz alguma diferença, de um ponto de vista puramente humano, os homens que se afogam usarem uniforme naval ou pertencerem a um navio mercante transportando alimentos e munição para o inimigo, dessa forma prolongando a guerra e aumentando o número de mulheres e crianças que sofrem durante o conflito?”⁴⁴

A proclamação da Alemanha deixou o presidente Wilson indignado; em 10 de fevereiro de 1915, ele passou um telegrama com sua resposta formal, na qual manifestava incredulidade pelo fato de que a Alemanha sequer considerasse o uso de submarinos contra navios mercantes neutros, e advertia que atribuiria a ela “estrita responsabilidade”⁴⁵ por qualquer incidente no qual um navio americano fosse afundado ou americanos fossem feridos ou mortos. Declarava também que os Estados Unidos adotariam “todas as medidas necessárias para proteger vidas e propriedades americanas e assegurar aos cidadãos americanos o pleno uso dos seus reconhecidos direitos em alto-mar”.

A força da prosa pegou os líderes alemães de surpresa. Para o observador externo, a Alemanha parecia ferozmente monolítica, unida na condução da guerra contra navios mercantes. Mas, na realidade, a nova campanha de submarinos tinha provocado um racha nos mais altos níveis da cúpula militar e civil do país. Seus defensores mais ardentes eram altos oficiais navais; seus opositores incluíam o comandante das forças militares da Alemanha na Europa, o general Erich von Falkenhayn, e o mais alto líder político do país, o chanceler Theobald von Bethmann Hollweg.⁴⁶ Essa

oposição nada tinha a ver com escrúpulos morais. Ambos temiam que a guerra submarina alemã levasse ao desastre de obrigar os Estados Unidos a se desfazerem de sua neutralidade e tomarem partido do lado da Grã-Bretanha.

O protesto de Wilson, no entanto, não impressionou os alemães fanáticos por submarinos. Eles argumentavam que a Alemanha deveria intensificar sua campanha e destruir *todos* os navios na zona de guerra. Prometiam pôr a Grã-Bretanha de joelhos antes que os Estados Unidos conseguissem mobilizar um exército e transportá-lo para o campo de batalha.

Os dois grupos manobravam para obter o endosso do cáiser Wilhelm, que, como supremo líder militar do país, tinha a última palavra. Ele autorizou os comandantes de U-boats a afundar qualquer navio, independentemente de bandeiras e identificações, se tivessem motivos para acreditar que era britânico ou francês. Mais importante ainda, deu aos capitães permissão para fazê-lo enquanto submersos, sem aviso.

O efeito mais importante de tudo isso foi confiar a decisão de poupar ou afundar navios ao discernimento dos comandantes de U-boats. Dessa maneira, um solitário capitão de submarino, quase sempre um jovem de vinte ou trinta e poucos anos, ambicioso, disposto a acumular o máximo possível de tonelagem afundada, longe de sua base e incapaz de fazer contato telegráfico com superiores, seu campo de visão limitado pelo distante panorama oferecido por um periscópio, agora tinha o poder de cometer um erro capaz de alterar o desfecho de toda a guerra. Como mais tarde diria o chanceler Bethmann: “Infelizmente, depende da atitude de um único comandante de submarino os Estados Unidos declararem guerra ou não.”⁴⁷

Ninguém se iludia. Erros seriam cometidos. Uma das ordens do cáiser Wilhelm incluía o reconhecimento do risco: “Se, apesar do grande cuidado exercido, erros vierem a ocorrer, o comandante não será responsabilizado.”⁴⁸



A DOR E a solidão de Wilson persistiram até o ano seguinte, mas em março de 1915 um encontro casual fez aquela cortina cinzenta se abrir.

Sua prima, Helen Woodrow Bones, vivia na Casa Branca, onde fazia as vezes de primeira-dama. Com frequência, saía para passear com uma grande amiga, Edith Bolling Galt, de 43 anos, amiga também do médico de Wilson, o dr. Grayson. Com 1,75 metro de altura, corpo bem torneado e gosto por roupas finas, incluindo as da casa de moda parisiense de Charles Frederick Worth, era uma mulher atraente, com uma aparência e um jeito que, segundo se dizia, cintilavam, e olhos de um azul violeta. Certo dia, quando viajava de limusine com Wilson, o dr. Grayson avistou Galt e lhe fez um aceno. Foi quando o presidente exclamou: “Quem é essa mulher linda?”⁴⁹

Nascida em outubro de 1872, a sétima de onze irmãos, Edith tinha raízes familiares que remontavam a Pocahontas e ao capitão John Rolfe. Foi criada numa pequena cidade na Virginia, Wytheville, num cenário ainda quente das emoções residuais da Guerra Civil. Quando adolescente, começou a fazer visitas periódicas a Washington, D.C., para ver a irmã mais velha, que se casara com um homem da família proprietária de uma das melhores joalherias de Washington, a Galt & Bro. Jewelers, localizada perto da Casa Branca. (A loja consertava o relógio de Abraham Lincoln quando a Guerra Civil começou.) Durante uma dessas visitas, então com vinte e poucos anos, Edith conheceu Norman Galt — primo do marido da irmã —, que gerenciava a loja com outros membros da família. Casaram-se em 1896.

Com o tempo, Norman comprou a parte dos outros parentes e tornou-se o único proprietário do negócio. Edith teve um filho em 1903, mas o bebê veio a falecer em poucos

dias. Cinco anos depois, Norman também morreu, de repente, deixando dívidas substanciais contraídas na compra da loja. Foi um período difícil, escreveu Edith. “Eu não tinha qualquer experiência de comércio e mal sabia distinguir ativo de passivo.”⁵⁰ Pôs a operação diária da loja nas mãos de um empregado experiente, e com essa ajuda o negócio voltou a prosperar de tal maneira que Edith, apesar de continuar dona, não precisava mais estar sempre presente. Tornou-se uma boa jogadora de golfe e foi a primeira mulher em Washington a adquirir uma carteira de motorista. Andava pela cidade dirigindo um carro elétrico.

Seus passeios com Helen Bones em geral começavam com as duas indo até o Rock Creek Park no carro de Edith. Em seguida, sempre voltavam para a casa dela em Dupont Circle para tomar chá. Mas, em uma tarde de março de 1915, Helen chegou à casa de Edith num carro da Casa Branca, que levou as duas ao parque. No fim da caminhada, Helen sugeriu que dessa vez tomassem chá em sua residência, a Casa Branca.

Edith resistiu. O passeio tinha sido meio caótico. Seus sapatos estavam sujos de lama, e ela não queria ser vista pelo presidente dos Estados Unidos naquelas condições. Disse a Helen que tinha medo de ser “confundida com uma mendiga”.⁵¹ A bem da verdade, tirando os sapatos, sua aparência estava muito boa, como ela mesma diria mais tarde, com “um terninho preto muito bem cortado que Worth fez para mim em Paris, e um chapéu de tricô que, na minha opinião, dava um toque final a um conjunto muito bonito”.

Helen insistiu. “Não há ninguém lá”, disse a Edith. “O primo Woodrow está jogando golfe com o dr. Grayson e nós vamos entrar e ir direto para cima de elevador, você não verá ninguém.”⁵²

Subiram para o segundo andar. Ao saírem do elevador, deram de cara com o presidente e Grayson, ambos em seus

trajes de golfe. Grayson e Wilson se juntaram às mulheres para tomar chá.

Edith escreveu mais tarde: “Aquele encontro casual correspondeu ao velho ditado que diz ‘dobre a esquina e encontre o seu destino’.”⁵³ Mas ela comentou que as roupas de golfe que Wilson usava “não eram elegantes”.

Pouco depois, Helen convidou Edith para um jantar na Casa Branca, marcado para 23 de março. Wilson enviou seu Pierce-Arrow para buscá-la e pegar também o dr. Grayson. Edith usava uma orquídea roxa e sentou-se à direita do presidente. “Ele é perfeitamente encantador”, escreveria ela, “e um dos anfitriões mais simples e agradáveis que já conheci”.⁵⁴

Depois do jantar, o grupo subiu ao Salão Oval, no segundo andar, para o café, à lareira, e “conversas interessantes de todo tipo”.⁵⁵ Wilson leu três poemas de autores ingleses, levando Edith a comentar que “como leitor ele é inigualável”.

A noite teve um profundo efeito no presidente. Ele estava encantado. Edith, dezesseis anos mais nova, era uma mulher atraente e irresistível. O porteiro da Casa Branca Irwin “Ike” Hoover a chamava de “viúva admirável”.⁵⁶ Naquela noite, Wilson ficou animadíssimo.

Porém ele teve pouco tempo para desfrutar desse novo estado de esperança.⁵⁷ Cinco dias depois, em 28 de março de 1915, um navio mercante britânico, o Falaba, teve um encontro com um U-boat comandado por Georg-Günther Freiherr von Forstner, um dos ases da navegação submarina da Alemanha. O navio era pequeno, de menos de cinco mil toneladas, e transportava cargas e passageiros para a África. Um vigia de visão aguçada viu o submarino pela primeira vez a cinco quilômetros de distância e alertou o capitão do Falaba, Frederick Davies, que virou o navio para se afastar e ordenou velocidade máxima, pouco acima de treze nós.

Forstner foi atrás. Mandou a tripulação dos canhões fazer um disparo de advertência.

O Falaba continuou fugindo. Forstner, usando bandeiras de sinalização, avisou: “Pare ou atiro.”

O Falaba parou. O U-boat aproximou-se, e Forstner, berrando por um megafone, informou ao capitão Davies que pretendia afundar a embarcação. Ordenou a Davies e a todos a bordo — 242 almas — que abandonassem o navio. Deu-lhes cinco minutos.

Forstner manobrou para chegar a menos de cem metros de distância. O último barco salva-vidas ainda estava sendo baixado quando um torpedo foi disparado. O Falaba afundou em oito minutos, matando 104 pessoas, incluindo o capitão Davies. Um passageiro de nome Leon C. Thrasher devia estar entre os mortos, embora seu corpo nunca tenha sido encontrado. Thrasher era cidadão americano.

O incidente, condenado como o exemplo mais recente de atrocidade alemã, era exatamente do tipo que Wilson temia, pelo potencial de lançar uma súplica por guerra. “Não gosto desse caso”, disse ele ao secretário de Estado, William Jennings Bryan. “É repleto de possibilidades perturbadoras.”⁵⁸

A reação instintiva de Wilson foi divulgar uma denúncia imediata do ataque, em linguagem dura, mas discussões com seu gabinete e com o secretário Bryan o fizeram adiar por um tempo uma resposta. Bryan, pacifista inabalável, sugeriu que a morte de um americano que de forma consciente viajava a bordo de um navio britânico em uma declarada zona de guerra talvez sequer justificasse um protesto. Para ele, era como se um americano resolvesse passear em um campo de batalha na França.

Num bilhete para Bryan na quarta-feira, 28 de abril, dia seguinte à reunião de gabinete na qual o incidente do Falaba fora discutido, Wilson escreveu: “Talvez não seja necessário fazer qualquer declaração formal sobre esse assunto.”⁵⁹

★ ★ ★

LEON THRASHER, o passageiro americano, continuava desaparecido, seu cadáver muito provavelmente boiando no mar da Irlanda. Foi mais uma batida em uma cadência que parecia cada vez mais rápida e mais alta.

LUSITANIA

TUBOS DE SUCÇÃO E THACKERAY

AO LONGO DA semana antes da partida, os passageiros que moravam em Nova York iniciaram a arrumação das malas para valer, enquanto os muitos que vinham de outras partes começaram a chegar à cidade de trem, balsa e automóvel. Encontraram o lugar fervendo de calor — quase 33°C na terça-feira, 27 de abril, faltando ainda quatro dias para o “Dia do Chapéu de Palha”, sábado, 1º de maio, quando os homens enfim poderiam usar seus chapéus de verão. Os homens seguiam essa regra. Um repórter do *Times* fez uma rápida pesquisa visual na Broadway e só viu dois chapéus de palha. “Milhares de homens sufocados de calor, no maior desconforto, caminhavam penosamente com seus chapéus de inverno, colocados nos mais variados ângulos em suas cabeças desconfortáveis, ou os carregavam nas mãos quentes e úmidas.”¹

A cidade parecia indiferente à guerra. A Broadway — “a Grande Via Branca”, assim chamada por causa de sua brilhante iluminação elétrica — despertava para a luz e para a vida todas as noites, como sempre, porém agora com uma concorrência inesperada. Vários restaurantes tinham começado a oferecer faustosos espetáculos para acompanhar as refeições, embora não tivessem licença para funcionar como teatro. A cidade ameaçava aplicar duras medidas contra esses “cabarés” informais. Um operador, o gerente do

Reisenweber's, na Oitava avenida com Columbus Circle, disse que uma proibição até que seria bem-vinda. A concorrência estava acabando com ele. Sua casa apresentava uma revista musical chamada "Mostarda em excesso", com "um monte de LINDAS MULHERES", e um "*Whirlwind Cabaret*" à parte, com um quinteto de menestréis e almoço — *table d'hôte* — por um dólar, com danças entre os pratos servidos. "O público", queixava-se ele, "está fazendo exigências tão absurdas por espetáculos elaborados com as refeições que chega a ser perigoso para qualquer um que viva do ramo de restaurantes".²

Caso alguns passageiros recém-chegados precisassem comprar roupas para a viagem no último minuto, havia sempre a perene atração de Nova York: fazer compras. As liquidações de primavera já tinham começado, ou quase. A Lord and Taylor, na Quinta avenida, anunciava capas de chupa masculinas por 6,75 dólares, menos da metade do preço normal. A loja B. Altman, poucas quadras ao sul, não se dignava a citar preços reais, mas garantia às freguesas que encontrariam "descontos decisivos" em vestidos e ternos de Paris, disponíveis no terceiro andar, no departamento de "trajes especiais". E, o que era surpreendente, uma alfaiataria de origem alemã, House of Kuppenheimer, anunciava um terno especial, "o britânico". Os anúncios da casa proclamavam: "Todos os homens são jovens nestes dias de agitação."³

A economia da cidade, como a do país, tinha melhorado em níveis espetaculares graças ao aumento da demanda por produtos americanos, sobretudo munição, em decorrência da guerra. A calma no comércio marítimo acabara; pelo fim do ano, os Estados Unidos apresentariam um superávit recorde de 1,5 bilhão de dólares, ou 35,9 bilhões de dólares em valores de hoje.⁴ O setor imobiliário, sempre uma obsessão em Nova York, estava em alta, com grandes edifícios em

construção no East Side e no West Side. As obras de um novo prédio de apartamentos de doze andares na esquina da Broadway com a Oitenta e Oito estavam prestes a começar. Custo previsto: quinhentos mil dólares. Havia extravagante ostentação de gastos.⁵ É possível que alguns dos passageiros da primeira classe do Lusitania tenham ido à grande festa do Delmonico's na noite de sexta-feira antes da partida, oferecida por lady Grace Mackenzie, "a caçadora", como o *Times* a descrevia. A festa tinha como tema a selva, com cinquenta convidados, entre eles exploradores, caçadores, zoólogos, dois guepardos e um "macaco preto". O restaurante Delmonico's encheu a sala de banquetes com palmeiras e cobriu as paredes de frondes para dar a impressão de um jantar numa clareira africana. Homens negros de malha justa e túnica branca tomavam conta dos animais, embora a pigmentação negra fosse, na verdade, efeito de cortiça queimada e luz fraca. A lista de tira-gostos incluía ovos de água recheados.

Embora os jornais da cidade trouxessem muitas notícias da guerra, a política e os crimes costumavam dominar a primeira página. Assassinato era uma fixação, como sempre. Na quinta-feira, 29 de abril, em meio a uma onda de calor, um comerciante de produtos agrícolas que recentemente perdera o emprego mandou a mulher para o cinema, depois matou a tiros o filho de cinco anos e se matou.⁶ Um homem de Bridgeport, Connecticut, presenteou a namorada com uma aliança de noivado e pediu que ela segurasse a ponta de uma fita; a outra ponta estava enfiada em seu bolso. "É uma surpresa", disse ele, e pediu que ela puxasse.⁷ Ela obedeceu. A fita estava presa ao gatilho de um revólver, e o homem teve morte instantânea. E na sexta-feira, 30 de abril, quatro criminosos fugiram da ala de drogas do Bellevue Hospital usando pijama cor-de-rosa. Três foram encontrados "depois de uma busca minuciosa pela vizinhança feita por policiais,

funcionários do hospital e meninos”, disse o *Times*.⁸ O quarto homem continuava solto, supostamente ainda de pijama cor-de-rosa.

E houve isto: uma notícia de que estavam prontos os planos para a cerimônia de inauguração de uma fonte dedicada à memória de Jack Phillips, telegrafista do Titanic, e de outros oito operadores do aparelho também mortos em desastres marítimos. Dizia o artigo: “Haverá espaço para o acréscimo de outros nomes no futuro.”⁹

★ ★ ★

A LISTA DE passageiros do Lusitania incluía 949 britânicos (contando residentes no Canadá), 71 russos, quinze persas, oito franceses, seis gregos, cinco suecos, três belgas, três holandeses, dois italianos, dois mexicanos, dois finlandeses e um viajante de cada um destes países: Dinamarca, Espanha, Argentina, Suíça, Noruega e Índia.¹⁰

O complemento dos Estados Unidos, pela contagem oficial da Cunard, totalizava 189 viajantes de vários pontos do país.¹¹ Dois homens da Virgínia eram empregados de uma empresa de construção naval em viagem à Europa para sondar a aquisição de submarinos. Pelo menos cinco passageiros eram oriundos da Filadélfia, outros de Tuckahoe, Nova York; Braceville, Ohio; Seymour, Indiana; Pawtucket, Rhode Island; Hancock, Maryland; e Lake Forest, Illinois. Muitos vinham de Los Angeles: os Blickes, marido e mulher, viajando na primeira classe, e três pessoas da família Bretherton, na terceira. Cristo também viajava entre eles: Christ Garry, de Cleveland, Ohio, na segunda classe.

Ficavam em hotéis e pensões ou com familiares e amigos, em endereços distribuídos por toda a cidade. Pelo menos seis se hospedaram no Hotel Astor, outros seis no Biltmore.

Chegavam a intervalos ao longo da semana, carregando montanhas de malas. A Cunard permitia a cada passageiro meio metro cúbico. Eles traziam baús, alguns vivamente coloridos — vermelho, amarelo, azul, verde — e outros com superfície de couro ostentando relevos em forma de tabuleiro de damas e espinha de peixe, reforçados com braçadeiras de madeira. Traziam “malas extensíveis” para roupas, vestidos, smokings e ternos comuns. As maiores podiam acomodar quarenta ternos masculinos. Traziam grandes caixas construídas especialmente para sapatos, que exalavam um agradável cheiro de verniz e couro. Carregavam bagagens menores também, separando o que precisariam levar para bordo do que poderiam deixar no compartimento de bagagens do navio. Passageiros que chegavam de trem podiam despachar as malas mais incômodas diretamente das cidades de origem para as cabines ou para o compartimento de bagagens do navio, na certeza de que seus objetos pessoais estariam lá quando embarcassem.

Traziam as melhores roupas e, em alguns casos, as únicas que tinham.¹² A paleta dominante variava do preto ao cinza, mas havia artigos mais alegres também. Uma sobrecasaca xadrez em heliotrópio e branco. Um paletó de tricô vermelho para meninos, com botões brancos. Um cinto de belbutina verde. Bebês complicavam tudo com suas roupas intrincadas. Uma única muda para um bebê consistia de uma coberta de lã branca; uma veste de algodão branco com enfeites em vermelho e azul; um macacão de algodão azul bordado com quadrados pontilhados, entrançados na frente, presos atrás com botões brancos; uma jaqueta cinzenta de lã com quatro botões de marfim; meias pretas; e sapatos com tiras. Para completar, um “tubo de sucção”, ou chupeta, preso ao pescoço por um cordão.

Os passageiros mais ricos levavam anéis, broches, pingentes, colares e gargantilhas, incrustados de diamantes,

safiras, rubis e ônix (e sárdonix, sua irmã vermelha). Levavam títulos, notas e cartas de apresentação, mas também dinheiro vivo. Uma mulher de 35 anos levava cinco notas de cem dólares; outra, onze de cinquenta. Todo mundo parecia ter um relógio, invariavelmente num estojo de ouro. Uma mulher levou seu “Remontoir Cylindre 10 Rubis Medaille D’Or, N° 220063”, fabricado em Genebra, de ouro, mas com uma face cor de sangue. Anos depois, o número de série desses relógios adquiriria um valor inestimável.

Passageiros levavam diários, livros, canetas, tinta e outros dispositivos para matar o tempo. Ian Holbourn, famoso escritor e conferencista que voltava de uma turnê pelos Estados Unidos, levava os originais de um livro em que vinha trabalhando havia duas décadas, sobre sua teoria da beleza, que já tinha milhares de páginas.¹³ Era o único exemplar. Dwight Harris, nova-iorquino de 31 anos, de família rica, levava um anel de noivado. Fazia planos. Mas também tinha suas preocupações. Na sexta-feira, 30 de abril, esteve na loja de departamentos John Wanamaker em Nova York e comprou uma boia salva-vidas personalizada.

Outro homem levava um sinete de ouro para carimbar cera em verso de envelope com os dizeres latinos *Tuta Tenebo*: “Garanto sua segurança.”

★ ★ ★

O PASSAGEIRO DA primeira classe Charles Emelius Lauriat Jr., livreiro de Boston, levava vários artigos de valor especial. Lauriat, de quarenta anos, era um homem bonito, de olhar atento e cabelos castanhos bem cortados. Desde 1894 era presidente de uma das livrarias mais conhecidas do país, a Charles E. Lauriat Company, na rua Washington, número 385, Boston, a algumas quadras do parque Boston Common, isso

numa época em que um comerciante de livros alcançava reconhecimento nacional. Era a “era de ouro americana das coleções de livros”,¹⁴ de acordo com um historiador, quando algumas das grandes coleções particulares dos Estados Unidos foram formadas, tornando-se, mais tarde, preciosas bibliotecas, como a Morgan, em Nova York, e a Folger, em Washington. Lauriat era um talentoso nadador e iatista, que jogava polo, participava com frequência de competições com seu veleiro de dezoito pés e servia de árbitro em regatas realizadas na costa da Nova Inglaterra durante o verão. O *Boston Globe* chamava-o de “velejador nato”.¹⁵ Quase uma celebridade (pelo menos em círculos literários), ele jantava com regularidade no Player’s Club da cidade, quase sempre com um dos principais críticos e poetas da época, William Stanley Braithwaite.¹⁶

A loja, originariamente situada em frente à Old South Church de Boston, fora fundada pelo pai de Lauriat e um sócio, Dana Estes, em 1872, com o nome de Estes & Lauriat, que também publicava livros. Três anos depois, os dois sócios dividiram o negócio em duas empresas, com Lauriat assumindo as vendas a varejo. Na época da divisão, a loja já se tornara uma instituição de Boston e era “tanto uma sociedade de debates como uma livraria”, de acordo com um relato.¹⁷ Funcionava como ponto de encontro de escritores, leitores, intelectuais e artistas, e incluía entre seus frequentadores Ralph Waldo Emerson e Oliver Wendell Holmes. Constava que Lauriat pai se via como “guia, conselheiro e amigo” dos fregueses¹⁸ e criara na loja uma atmosfera que um jornal descreveu como “familiar”.¹⁹

A loja era longa e estreita,²⁰ e avançava para dentro, mais um túnel de mina do que um salão de exposição, com livros cobrindo as paredes até o teto de pé-direito alto e empilhados em balcões no centro. Um lance de escadas conduzia a uma sacada cheia de livros de colecionador e “livros de

associação”, aqueles que se tornavam valiosos porque seus donos tinham sido famosos ou ao menos dignos de nota. Uma atração para os amantes dos livros era a Sala de Livros Antigos da loja, no subsolo, repleta de “grandes joias”²¹ que, segundo uma história da firma publicada em caráter privado, só entraram no mercado “por causa do desmantelamento de bibliotecas de velhas casas de campo inglesas”.²² As vitrines na Washington Street atraíam multidões de espectadores na hora do almoço. Livros raros eram expostos nas vitrines de um lado da porta de entrada, livros novos do outro, incluindo aqueles com capas espalhafatosas, já conhecidos como “best-sellers”. (Um popular autor americano que produzia um best-seller por ano chamava-se, curiosamente, Winston Churchill.) A loja foi uma das primeiras a vender “Saldos”, estoques de livros que tinham sido populares e ficaram encalhados depois do surto inicial de vendas, e que os editores vendiam para Lauriat com grandes descontos. Ele, por sua vez, os vendia aos fregueses por uma fração do preço original, um lado do negócio que se tornou tão popular que a loja passou a publicar um “Catálogo de Saldos”, lançado no outono.

Mas o que distinguiu Lauriat de outros livreiros, desde o início, foi a decisão de seu pai de fazer uma viagem anual a Londres para comprar livros velhos e vendê-los nos Estados Unidos por preços muito mais altos, tirando o máximo proveito da diferença em demanda existente nos dois lados do Atlântico, ao mesmo tempo que aproveitava a queda de preços e a maior velocidade do transporte marítimo trazida pelo advento dos navios transatlânticos a vapor. Lauriat fez sua primeira viagem em 1873 em um dos primeiros navios a vapor da Cunard, o Atlas. Suas compras quase sempre eram notícia. A aquisição de uma Bíblia de Genebra de 1599,²³ também conhecida como “Breeches” — assim chamada porque usava o termo *breeches* [calças curtas presas logo abaixo dos joelhos] para descrever o que Adão e Eva vestiam

—, encheu quase uma coluna inteira do *The New York Times*. No fim do século, a loja se tornara uma das maiores vendedoras e importadoras de livros raros, manuscritos e ilustrações do país, com seus *ex-libris* destinados a serem estimadíssimos por futuros bibliófilos.

Charles Lauriat Jr. continuou a safra transatlântica do pai e na última semana de abril de 1915 se preparava para iniciar mais uma viagem de compras. Como sempre, Lauriat planejava ficar meses em Londres, procurando livros e artefatos ligados a literatura, para serem embalados e despachados para Boston por via marítima. Ele transportava os achados mais valiosos em sua bagagem pessoal, e jamais pensara em segurá-los contra perdas, “pois o risco”, como dizia, “era praticamente zero”.²⁴ Nem mesmo a guerra o fez mudar de ideia. “Consideramos os navios de passageiros imunes a ataques de submarino”, escreveu.

Ele comprou seu bilhete, o nº 1.297, de um agente da Cunard em Boston, e, ao fazê-lo, perguntou se o transatlântico seria “escoltado na zona de guerra”.²⁵ O funcionário respondeu: “Ah, sim. Todas as precauções serão tomadas.”

Lauriat deu preferência ao Lusitania especificamente por causa da velocidade. Em geral, ele preferia barcos menores e mais lentos, “mas este ano”, escreveu, “eu queria que minha viagem de negócios fosse a mais curta possível”.²⁶ À velocidade máxima do Lusitania, de 25 nós, ele esperava chegar a Liverpool na sexta-feira, 7 de maio, e a Londres em tempo de começar a trabalhar já na manhã de segunda-feira, 8 de maio. Seu plano era viajar com um amigo, Lothrop Withington, autoridade em genealogia com especialização em velhos registros de Salem, Massachusetts, e Cantuária, Inglaterra. Ambos eram casados, mas nessa viagem iam sem as esposas. Lauriat tinha quatro filhos, um deles ainda bebê, cujo retrato pretendia levar consigo.

A bagagem dele constava de cinco peças: uma pasta de couro, uma pequena valise, uma mala extensível, uma grande mala para calçados e seu baú de viagem.²⁷ O jantar exigia roupas formais com todos os adereços. Seus vários ternos para dia requeriam sapatos de estilos diferentes. Havia suspensórios e meias, gravatas e abotoaduras. Levava também seu terno favorito, com calças curtas, que planejava usar em andanças pelo convés.

Ele e Withington combinaram tomar o trem da meia-noite para Nova York na quinta-feira, 29 de abril, mas antes Lauriat passou pela livraria. Ali um colega lhe abriu o cofre da loja e entregou dois volumes, cada um com uma capa medindo 30 por 35 centímetros. Eram álbuns de recortes, mas da mais alta qualidade. Um deles continha 54 desenhos, o outro, 64, todos feitos pelo escritor vitoriano William Makepeace Thackeray para ilustrar suas próprias obras. A certa altura, Thackeray, que morrera em 1863 e cuja obra mais conhecida é *A feira das vaidades*, chegou a ser quase tão popular quanto Charles Dickens, e suas histórias satíricas, seus ensaios e seus romances serializados eram ampla e avidamente lidos em revistas como *Fraser's* e *Punch*. Seus desenhos e livros, e quase todos os artigos ligados à sua vida — conhecidos como “Thackerayana” —, eram cobiçados por colecionadores dos dois lados do Atlântico, mas sobretudo nos Estados Unidos.

Lauriat levou os álbuns de recortes para sua casa em Cambridge, onde os inspecionou em companhia da esposa, Marian. Em seguida, arrumou-os com cuidado na mala extensível e trancou-a. Na estação, naquela noite, despachou o baú e a mala de calçados diretamente para o Lusitania, mas reteve as outras três peças, que levou consigo no vagão.

Ele e Withington chegaram a Nova York no começo da manhã de sexta-feira, 30 de abril, véspera da partida do Lusitania, e se separaram. Lauriat pegou um táxi para a casa da irmã, Blanche, e do cunhado, George W. Chandler, na rua

Setenta e Um Oeste, número 235, Manhattan. Lauriat tinha mais uma tarefa a cumprir antes de embarcar.

★ ★ ★

No WALDORF ASTORIA, na Quinta avenida com a rua Trinta e Três, a passageira da primeira classe Margaret Mackworth, de 31 anos, arrumou suas coisas num nebuloso estado de tristeza e depressão. Ela temia a volta para a Inglaterra. Significava retornar a um casamento morto de sete anos e a uma vida oprimida pela guerra.

Ela tinha chegado a Nova York no mês anterior, sozinha, depois de uma tediosa travessia de dez dias, para se juntar ao pai, D. A. Thomas, importante homem de negócios, que já estava na cidade para discutir empreendimentos que iam de minas a barcos no Mississippi. Para ela, foi uma satisfação e um alívio encontrá-lo no cais à sua espera. “Em 1915, desembarcar na ensolarada Nova York em abril, despreocupada e feliz, depois de viver sob a pesada nuvem da guerra em casa, foi um alívio indescritível”, recordou.²⁸

A cidade a encantou. “À noite — quase toda noite — saíamos para ir ao teatro ou para jantar em grupo”, escreveu.²⁹ Comprou vestidos, pagos pelo pai, incluindo um longo de veludo preto que ela adorava. Notou que sua costumeira timidez — uma timidez “devastadora” — começava a ceder e, pela primeira vez na vida, se sentiu como um ativo social para o pai, em vez de um passivo. (No entanto, sua timidez não a impedira de fazer campanha pelo sufrágio feminino na Inglaterra, durante a qual saltou no estribo de um carro do primeiro-ministro e explodiu uma caixa de correio com uma bomba.) “Aquelas semanas de sincera hospitalidade e sociabilidade americanas, de expressar com franqueza o

prazer de encontrar alguém, mexeram comigo e fizeram de mim outra pessoa pelo resto da vida”, registrou ela.

Ela jogou a timidez “no mar” naquelas férias. “Sempre fui grata a Nova York por isso”, escreveu ela.³⁰ “E, por fim, foi uma das últimas vezes em que conscientemente me senti jovem.”

Embora ela e o pai fossem viajar na primeira classe de um dos navios mais luxuosos que o mundo já tinha visto, tudo o que ela sentia era tristeza e pesar.

★ ★ ★

NAQUELA MANHÃ DE sexta-feira de manhã, o capitão Turner deixou o navio e seguiu em direção a Wall Street para ir ao City Investing Building, na Broadway, nº 165, uma imensa e feia estrutura que ficava exatamente ao lado de um dos mais queridos pontos de referência da cidade, a Singer Tower, construída pela Singer Sewing Machine Company, fabricante de máquinas de costura. Ali, Turner tomou o elevador para os escritórios de advocacia de Hunt, Hill & Betts, onde, às onze da manhã, se sentou diante de oito advogados para prestar depoimento em um dos casos mais interessantes da época, a tentativa da White Star Line, proprietária do Titanic, de limitar no tribunal federal dos Estados Unidos sua responsabilidade financeira em face das ações das famílias de passageiros americanos mortos, que alegavam que o desastre resultara de “falha e negligência” da empresa.

Turner, testemunhando em favor das famílias, tinha sido convocado como perito, em reconhecimento dos seus muitos anos como capitão de grandes navios de passageiros e do respeito que outros marinheiros lhe tinham, mas logo ficou claro para os presentes que ser interrogado por advogados não era um prazer para ele. Dava apenas respostas abruptas,

curtas — raramente mais do que uma frase —, mas, apesar disso, revelou-se uma testemunha condenatória.

Os advogados conseguiram extrair-lhe um relato sobre como foi estar no mar quando recebeu a notícia do desastre do Titanic. Na época, ele capitaneava o Mauretania. O Titanic tinha zarpado em 11 de abril de 1912, e o Mauretania, em 13 de abril, fato de que Turner se lembrava bem porque a data era um problema para passageiros supersticiosos, apesar de o número treze não representar perigo no folclore marítimo. O temor dos marinheiros é viajar numa sexta-feira. Ao receber relatos telegráficos sobre a presença de gelo no percurso, Turner decidiu desviar-se bem para o sul. Seu telegrafista lhe trouxe a primeira notícia da colisão do Titanic com um iceberg.

Perguntado se achava que tinha sido prudente para o Titanic viajar a vinte nós, ou mais, com a probabilidade de gelo nas proximidades, Turner deu uma de suas respostas mais enérgicas: “Com certeza não; vinte nós no gelo! Nem morto!”³¹

A melhor maneira de prosseguir, explicou Turner, era devagar, ou apenas parar. Ele admitiu que o telégrafo sem fio se tornara uma ferramenta eficiente para alertar capitães sobre a presença de gelo e rejeitou estudos marítimos que sugeriam que eles pudessem prever algum perigo monitorando com cuidado a temperatura do ar e da água enquanto navegavam. Isso era inútil, afirmou: “Não tem mais efeito do que uma bolha numa perna de pau.”

Turner também foi ambivalente sobre a utilidade de vigias. O manual da Cunard exigia dois no cesto da gávea o tempo todo. “Eu os chamo de enfeites de Junta Comercial”, disse Turner. “Só pensam em suas casas e em contar o dinheiro.”

Quando lhe perguntaram se dava binóculos para os vigias, o capitão respondeu: “Claro que não; seria o mesmo que lhes dar garrafas de água com gás.”

Mesmo assim, alegou, quando viajava em águas onde podia aparecer gelo, sempre dobrava a vigilância, pondo mais

dois homens na proa.

Turner advertiu que, fossem quais fossem as precauções tomadas e os estudos feitos, o gelo sempre seria um perigo. Surpreso com a declaração, um dos advogados perguntou a ele:

— O senhor não aprendeu nada com o acidente?

— Absolutamente nada — disse o capitão. — Vai acontecer de novo.

Em vários momentos do depoimento, os advogados se concentraram no navio do próprio Turner, com ênfase nos conveses e portas à prova d'água do Lusitania, e em particular seus depósitos de carvão longitudinais.

— O que é inusitado em navios mercantes, mas muito comum em embarcações navais, certo?

— Sim — afirmou Turner. — Uma proteção.

Mais perguntas nessa linha convenceram os advogados de que o capitão tinha pouco interesse no design estrutural de navios, incluindo o seu.

— O senhor não é um mecânico — comentou um deles —, mas um navegador.

— Isso mesmo.

— Não presta muita atenção na construção de navios?

— Não, contanto que flutuem. Se afundarem, eu caio fora.

Quando lhe indagaram se havia alguma coisa de “peculiarmente extraordinário” com relação às portas à prova d'água do Lusitania e de seu navio-irmão, o Mauretania, Turner respondeu:

— Não que eu saiba.

Momentos depois, o advogado perguntou:

— Antes do Titanic, acreditava-se que esses grandes navios eram inafundáveis?

— Quem lhe disse isso? — retrucou Turner. — Ninguém com quem já estive no mar foi capaz de provar essa afirmação.

O depoimento terminou com uma pergunta sobre se um navio com *cinco* compartimentos inundados poderia continuar flutuando.

— Meu caro senhor, não sei absolutamente nada sobre isso. Tudo depende do tamanho dos compartimentos, do grau de flutuabilidade. Se o navio tem flutuabilidade, flutuará; se não, afundará — respondeu Turner.

O capitão voltou para o navio.

U-20

O MAIS FELIZ DOS U-BOATS

NAQUELE MESMO DIA, sexta-feira, 30 de abril, um navio de outro tipo iniciou sua viagem rumo às Ilhas Britânicas, o submarino alemão Unterseeboot-20, cumprindo ordens que davam à sua nova patrulha uma urgência maior.¹ O navio deixou o porto em Emden, na costa noroeste da Alemanha, às seis da manhã, sem fazer alarde. Os tripulantes dos U-boats apelidaram o mar do Norte de “Bright Hans”, mas naquele dia o mar e o céu estavam cinzentos, assim como as terras planas que cercavam o porto. Submarinos ficavam lado a lado em seu ancoradouro, atados uns aos outros, suas torres de comando lembrando castelos distantes. O vento batia em terra a quatro nós.

O U-20 avançou para o mar pelo rio Ems, em silêncio, e partiu quase sem fazer espuma. No alto de sua torre de comando ia o Kptlt. Walther Schwieger, capitão da embarcação, com seu quepe e suas roupas de couro à prova d'água. A torre era uma sala achatada que se projetava no meio do navio, abrigando uma série de controles e dois periscópios, um deles o periscópio básico de batalha, o outro um auxiliar. Durante ataques submarinos, Schwieger ficava ali dentro das grossas paredes de aço-carbono e usava o periscópio principal para orientar a tripulação no lançamento de torpedos. Quando na superfície, o pequeno convés no topo da torre lhe oferecia um promontório para vasculhar os mares

em volta, mas quase nenhuma proteção contra o mau tempo. A manhã estava fria; o aroma de café subia pela escotilha.

Schwieger guiou o submarino pelo rio até os baixios fora do porto. O navio se deslocava para oeste, e pelas 9h30 da manhã passou pelo farol e pela estação de telégrafo em Borkum, pequena ilha barreira que servia como importante ponto de referência para submarinos que saíam e retornavam.

Schwieger tinha acabado de completar 32 anos, mas já era tido como um dos mais experientes comandantes da marinha alemã — a ponto de ser consultado em assuntos de submarino pelos superiores —, e seu barco era usado para testar novas táticas submarinas. Era um dos poucos capitães que tinham servido em submarinos antes de a guerra começar. Era alto e esguio, com ombros largos. “Um camarada particularmente bonito”, disse um dos seus tripulantes.² Tinha olhos de um azul pálido que irradiavam confiança e bom humor.

Por volta do meio-dia, o navio de Schwieger entrou nas águas profundas além de Borkum, num trecho do mar do Norte conhecido como enseada Alemã ou enseada de Heligolândia. Ali o fundo do mar despenca e em dias claros a água se torna azul cobalto. Em seu Diário de Guerra, mantido em todas as patrulhas, Schwieger anotou que o mar formava ondas de noventa centímetros de altura, de oeste, e que a visibilidade era boa.

Embora tivesse liberdade para submergir quando quisesse, ele se manteve na superfície, onde podia ir mais longe e mais rápido. Seus dois motores a diesel podiam gerar até quinze nós, o suficiente para ultrapassar a maioria dos navios mercantes convencionais. A velocidades rotineiras de cruzeiro, digamos que uns oito nós, era possível viajar até 5.200 milhas náuticas.³ Uma vez submerso, porém, Schwieger tinha que alternar para dois motores a bateria, para evitar que o diesel consumisse todo o oxigênio a bordo. Esses motores

geravam no máximo dezesseis quilômetros por hora, e assim mesmo por pouco tempo. Mesmo à metade dessa velocidade, um U-boat submerso só conseguia viajar cerca de oitenta milhas náuticas. Essas velocidades eram tão baixas que, às vezes, quando os U-boats tentavam abrir caminho contra as rápidas correntes do estreito de Dover, entre a Inglaterra e a França, eram incapazes de avançar. Na verdade, U-boats viajavam sob a água o mínimo possível, tipicamente apenas em péssimas condições meteorológicas, ou quando atacavam navios ou se esquivavam de contratorpedeiros.

Pela maior parte do primeiro dia no mar, Schwieger manteve contato telegráfico com a estação na ilha de Borkum e com um barco da marinha no porto de Emden, o Ancona, equipado com aparelhagem sem fio para comunicação de longa distância. Schwieger anotou no diário que sua capacidade de trocar mensagens com o transmissor de Borkum fora interrompida quando o U-boat estava a 45 milhas náuticas mar adentro, mas que mantivera uma boa conexão com o Ancona.⁴ Durante o trajeto, seu telegrafista enviava repetidas mensagens de teste, coisa que telegrafistas de U-boat costumavam fazer, como que para adiar o momento inevitável em que o navio estaria fora do alcance de todas as fontes amigas e totalmente por conta própria.

Esse isolamento distinguia os U-boats dentro das forças navais da Alemanha. Navios de superfície em geral viajavam em grupo e, devido à altura dos mastros, mantinham-se em contato com as bases; já os U-boats viajavam sozinhos e logo perdiam contato, tipicamente depois de navegar apenas algumas centenas de milhas. Uma vez no mar, um capitão de U-boat tinha liberdade para realizar sua patrulha da maneira que quisesse, sem qualquer supervisão. Cobia-lhe determinar se e quando atacar, quando subir ou descer, e quando voltar para a base. Tinha o controle absoluto do periscópio do navio. “Quero ressaltar que o submarino é uma embarcação caolha”,

disse um comandante de U-boat, o barão Edgar von Spiegel von und zu Peckelsheim, que conhecia bem Schwieger.⁵ “Isso quer dizer que só quem está com um único olho no periscópio é totalmente responsável pelos ataques e pela segurança do navio e da tripulação.”

A visão por ele oferecida era, na melhor hipótese, confusa. Um capitão tinha apenas uma noção breve e difusa do mundo à sua volta, e com base nela tinha que tomar decisões sobre a natureza de um navio, sua nacionalidade, se estava armado ou não e se as identificações que ostentava eram verdadeiras ou falsas. E, se resolvesse atacar, era inteiramente sua a responsabilidade — algo como apertar o gatilho de uma arma, mas sem precisar ver ou ouvir o resultado. Tudo o que escutava era o som da explosão do torpedo reverberando pelo mar. Se preferisse assistir ao desenrolar da tragédia, tudo o que conseguiria ver seria um mundo silencioso de fogo e terror. Certa vez Spiegel atacou um navio de transporte carregado de cavalos e viu um dos animais — “um esplêndido cavalo tordilho de longa cauda”⁶ — saltar do navio para um barco salva-vidas superlotado. Depois disso, escreveu ele: “Não aguentei mais o espetáculo.” Recolheu o periscópio e ordenou que o submarino mergulhasse fundo.

“Era uma tarefa muito árdua, e completamente diferente de lutar no exército”, disse Spiegel.⁷ “Quando somos bombardeados por artilharia e recebemos ordem para sair das trincheiras e atacar, ficamos pessoalmente muito agitados. No submarino, o mais provável é estarmos sentados numa pequena cabine tomando o café da manhã e [comendo] bacon e ovos quando o apito ou o telefone toca e avisa ‘navio à vista’.” O capitão dá ordem para atirar. “E o resultado daqueles malditos torpedos é quase sempre desolador.” Um navio, atingido na proa, afundou “como um avião”, disse ele. “Em dois minutos, as dez mil toneladas desaparecem da superfície.”

Essa autoridade podia ser excitante,⁸ mas implicava certa dose de solidão, amplificada pelo fato de que a Alemanha tinha muito poucos submarinos no mar de cada vez. Em maio de 1915, o U-boat de Schwieger era um de apenas 25 na frota alemã capazes de percorrer longas distâncias. Somente sete estavam de serviço de cada vez, devido ao fato de que depois de cada cruzeiro os navios em geral precisavam de semanas de reparos e vistorias. Quando realizava patrulhas, o U-boat de Schwieger era um ponto infinitesimal na vastidão do mar.⁹

Naquele cruzeiro, Schwieger levava consigo um conjunto de ordens que lhe haviam sido entregues em mãos. Elas eram fruto da disseminação de um novo medo, de que a Grã-Bretanha estivesse prestes a iniciar uma invasão da Alemanha a partir do mar do Norte, em Schleswig-Holstein, e de que navios carregando as tropas invasoras partiriam de portos diferentes daqueles costumeiramente usados para reabastecer forças britânicas na França. Relatórios de inteligência há muito sugeriam que uma invasão dessas talvez estivesse em fase de preparação, mas de início os oficiais de marinha alemães se mostraram céticos. Agora, no entanto, já acreditavam que os relatórios talvez tivessem fundamento. As ordens dadas a Schwieger determinavam que caçasse e atacasse esses navios de transporte num quadrilátero marinho na costa de Liverpool, entre a Inglaterra e a Irlanda, e seguisse para lá “pela rota mais rápida possível, contornando a Escócia”.¹⁰ Lá chegando, diziam as ordens, deveria sustentar aquela posição “enquanto os suprimentos permitissem”.

A missão devia ser mesmo urgente, pois fizera a marinha ignorar a superstição marítima sobre partidas às sextas-feiras.

★ ★ ★

O SUBMARINO COMO arma alcançara progresso considerável,¹¹ a ponto de só muito raramente matar a própria tripulação. O primeiro submarino a receber crédito pela façanha de afundar um navio inimigo foi o H. L. Hunley, da marinha confederada, que, durante a Guerra Civil americana, afundou a fragata Housatonic, da marinha da União. O Hunley, operado por oito tripulantes que usavam alavancas para girar suas hélices, aproximou-se do Housatonic no começo da noite, transportando uma grande quantidade de explosivos na ponta de uma verga de nove metros de comprimento que se projetava de sua proa. A explosão destruiu a fragata; também afundou o Hunley, que desapareceu com todos os tripulantes. Esse fim, no entanto, estava mais ou menos previsto. Durante os ensaios que precederam o ataque, o Hunley tinha soçobrado três vezes, matando três tripulações, 23 homens ao todo. Apesar de inventores de muitos países diferentes terem contribuído para o desenvolvimento do submarino, o homem mais comumente aplaudido por tê-lo transformado em algo mais do que uma novidade suicida — um “caixão de ferro”, como militares da marinha alemã gostavam de dizer — foi um irlandês chamado John Philip Holland, que emigrou para os Estados Unidos e começou a projetar navios submarinos com o objetivo de ajudar a Irlanda a derrotar a marinha britânica. Uma famosa charge de 1898, feita a partir de uma foto tirada em Perth Amboy, Nova Jersey, mostra Holland emergindo, de cartola e tudo, da escotilha de um dos seus submarinos, com a legenda: “O quê? Eu me preocupar?” Holland foi o primeiro a adotar motores elétricos para cruzeiros submarinos e gasolina para viagens na superfície, embora a gasolina, com seus vapores, sua volatilidade e sua propensão a sufocar tripulações, viesse com o tempo a ser substituída por óleo diesel. Um espanhol chamado Raimondo Lorenzo D’Equevilley-Montjustin, empregado do fabricante de armas alemão Krupp, foi quem projetou os primeiros

submarinos da Alemanha, embora o fizesse incorporando ideias de Holland e de outros. Seus navios levaram a marinha alemã a estabelecer, em 1904, uma divisão destinada à sua construção, o Unterseebootkonstruktionsbüro, embora a marinha continuasse duvidando de sua utilidade. Quando a guerra começou, desastres com submarinos ainda ocorriam, mas não numa frequência tão alta que impedissem jovens como Schwieger de ingressar no serviço de U-boats da Alemanha.

O navio de Schwieger media 64 metros de comprimento, seis de largura e oito de altura.¹² Visto de frente, talvez parecesse oferecer aos tripulantes uma quantidade confortável de espaço habitável, mas na verdade a parte ocupada pelos homens era apenas um cilindro no centro. A maior parte do aparente volume do navio consistia de tanques gigantescos dos dois lados do casco, a serem inundados de água do mar para submergir e esvaziados para emergir. O espaço no meio era atulhado com beliches para três dúzias de homens, uma cozinha, um refeitório, um cubículo para o telegrafista, uma sala de controle central, dois motores a diesel de 850 cavalos, tanques para 76 toneladas de óleo diesel, dois motores elétricos de seiscentos cavalos e um maciço conjunto de baterias que os alimentava, além de espaço para armazenar 250 projéteis para o único canhão de convés do U-boat e lugar para guardar e manipular sete torpedos, conhecidos formalmente como “torpedos automóveis”. O navio tinha dois tubos lança-torpedos na proa, dois na popa. Ligando todo esse aparato havia uma série de canos e cabos tão densamente acondicionados quanto os tendões de uma perna humana. “Mais mostradores e medidores do que veríamos normalmente numa vida inteira”, disse um tripulante.¹³ Schwieger tinha sua minúscula cabine privativa, com uma lâmpada elétrica em cima da cama.

Diferente de uma grande embarcação de superfície, o U-boat acabava refletindo o caráter e a personalidade do comandante, como se o navio fosse um terno de aço feito sob encomenda para ele. Isso vinha do fato de que, quando em patrulhas distantes, o capitão não recebia ordens de superiores e tinha mais controle direto sobre seus homens do que, digamos, um almirante a bordo de uma capitânia, com uma esquadra e milhares de homens sob seu comando. Havia submarinos cruéis e outros cortesões, preguiçosos ou enérgicos. Alguns capitães não faziam qualquer esforço para salvar a vida de marinheiros de navios mercantes; outros chegavam ao ponto de rebocar barcos salva-vidas para terra firme. Um comandante de U-boat enviou ao capitão de um navio torpedeado três garrafas de vinho para aliviar o longo passeio até o litoral.

Sob o mandato de Otto Driescher, seu comandante anterior, o U-20 conquistou fama de ousado. Num cruzeiro em setembro de 1914, Driescher e outro comandante levaram seus submarinos para o estuário do rio Forth, em Edimburgo, Escócia, e subiram pelo rio até Forth Bridge, na esperança de atacar navios de guerra britânicos ancorados na base naval de Rosyth, logo acima da ponte. Os submarinos foram avistados, porém, e fugiram de volta para o mar do Norte.

Em outra patrulha, no mês seguinte, Driescher se tornou o primeiro capitão de U-boat a circular toda a Grã-Bretanha. De início entrara no canal da Mancha, pelo estreito de Dover, onde se deparou com vigorosas patrulhas antissubmarino. Mas, calculando que o estreito era perigoso demais para a viagem de volta, seguiu para o norte, ao longo das costas ocidentais da Inglaterra e da Irlanda e contornando a ponta da Escócia, demonstrando dessa maneira o alcance e a resistência dos U-boats. A Alemanha guardou segredo sobre a façanha.

Schwieger foi promovido a capitão do U-20 em dezembro de 1914, e em pouco tempo o navio ganhou mais fama, agora por crueldade. Em 30 de janeiro de 1915, quando patrulhava a costa da França, Schwieger afundou três navios mercantes a vapor, sem qualquer aviso. Durante o mesmo cruzeiro, levou seu navio ao estuário do próprio Sena, embora o mau tempo e o nevoeiro tenham-no obrigado a permanecer submerso por 111 de 137 horas. Em 1º de fevereiro, lançou um torpedo contra um grande barco pintado de branco e assinalado com enormes cruces vermelhas, o navio-hospital Asturias. Errou, mas a tentativa foi considerada um novo ponto de degradação da insensibilidade alemã. Até seus superiores ficaram surpresos.¹⁴

Mas, entre os colegas e os tripulantes, Schwieger era conhecido pela bondade e pelo bom humor, e por criar uma atmosfera muito animada a bordo do submarino. “Era um navio alegre, o U-20, e um barco agradável”, disse Rudolph Zentner, um dos oficiais subalternos, em entrevista a Lowell Thomas, para o livro *Raiders of the Deep* [*Corsários do abismo*], de 1928.¹⁵ Zentner atribuía tudo isso a Schwieger. “Para que um navio seja bom e agradável, é preciso que o capitão seja bom e agradável.” Schwieger era filho de uma família tradicional de Berlim, bem instruído, gracioso, elegante. “Era a alma da bondade com os oficiais e marinheiros sob o seu comando”, disse Zentner. “Tinha temperamento alegre e uma conversa divertida e espirituosa.”

O barão Von Spiegel, amigo de Schwieger, disse o seguinte: “Era um sujeito maravilhoso, incapaz de matar uma mosca.”¹⁶

Schwieger definiu o tom do convívio a bordo do U-20 já no início de sua gestão. O navio recebeu ordem para sair em patrulha na véspera do Natal de 1914, triste momento para iniciar uma viagem marítima e ir à guerra. Era o primeiro cruzeiro de Zentner. Coube ao navio patrulhar a enseada de

Heligolândia. Ao acordar no dia seguinte, Natal — o primeiro da guerra —, a tripulação deparou-se com uma brilhante manhã de dezembro, de sol claro, “ar gélido” e um mar calmo com seu tom azul-escuro de inverno. O U-20 permaneceu na superfície durante todo o dia, para procurar melhor por alvos. Em um tempo firme como aquele, a fumaça das chaminés de um barco a vapor poderia ser vista a trinta quilômetros de distância. Os vigias não avistaram nada o dia inteiro. “Aparentemente, o inimigo estava em casa comemorando o Natal como deveria ser comemorado”, disse Zentner.¹⁷

Naquela noite, Schwieger ordenou um mergulho ao fundo do mar, dezoito metros abaixo da superfície. Escolheu um ponto onde seus mapas indicavam areia e não pedra. Durante um tempo, todo mundo ficou calado, escutando, como sempre, os ruídos de água pingando ou escorrendo.¹⁸ Os tripulantes consultavam os aparelhos que mediam a pressão interior, atentos ao aumento súbito que poderia indicar um alto volume de água penetrando no compartimento da tripulação. O refrão “Tudo certo” era transmitido de proa a popa.

Passar a noite no leito do mar era prática comum entre os U-boats no mar do Norte, onde as profundidades raramente ultrapassavam o máximo permitido a submarinos. Submersos, Schwieger e os tripulantes dormiam sem o medo de serem atropelados no escuro por um navio ou de toparem com um contratorpedeiro britânico. Era quando um capitão de U-boat ousava tirar a roupa para dormir. Mas, naquela noite em especial, a intenção de Schwieger não era dormir. “E agora”, disse ele, “podemos comemorar o Natal”.¹⁹

Um enfeite foi colocado numa das paredes do refeitório. Os homens empilharam comida na mesa. “Era tudo comida enlatada, mas para nós isso não tinha importância”, disse Zentner. Schwieger e três outros oficiais do U-20 costumavam jantar sozinhos, numa pequena área reservada a oficiais, mas naquela noite se juntaram aos tripulantes, ao todo 36 homens.

Batizaram o chá com rum. “Perdi a conta dos brindes que fizemos”, disse Zentner.

Schwieger se ergueu e fez um pequeno discurso, “e que alegre ovação foi aquela”, disse Zentner. Depois veio a música. “Sim”, continuou, “tínhamos uma orquestra”. Um homem tocava violino, outro bandolim. Um terceiro — um pescador atarracado, com enorme e vistosa barba ruiva — levou seu acordeão. Parecia um gnomo e não sabia ler nem escrever, mas aparentemente exercia certo apelo sobre o sexo oposto, pois em duas ocasiões Schwieger recebeu cartas de mulheres exigindo que o marinheiro tirasse licença para casar com elas. Ainda não existiam meios que permitissem aos navios de superfície detectarem um submarino no fundo do mar, por isso ninguém se preocupou com o barulho. O trio “tocou com alma”, segundo Zentner, sobretudo o acordeonista. “Tinha os olhinhos meio fechados de êxtase, e a boca barbuda curvava-se num sorriso que era como a lua crescente.”

A música e as bebidas continuaram noite adentro; o mar lá fora era frio, negro e impenetrável.

★ ★ ★

SOB O COMANDO de Schwieger, o U-20 tinha pelo menos um cão a bordo.²⁰ Houve uma ocasião em que havia seis, quatro deles filhotes, todos dachshunds, produto inesperado de um ataque à costa da Irlanda.

Naquela ocasião, seguindo as regras de cruzeiro, Schwieger perseguiu e deteve um navio português, o Maria de Molenos. Esperou que os tripulantes fossem embora e ordenou à guarnição de peça que afundasse o barco. Era o seu modo favorito de ataque. Reservava os poucos torpedos de que dispunha para os maiores e melhores alvos.

A guarnição de peça tinha boa pontaria, e disparou uma série de projéteis contra a linha de flutuação do cargueiro. Logo o navio sumiu de vista, ou, como disse Zentner, “se ajeitou para fazer um pouco de navegação vertical”.

Em meio aos destroços que flutuavam na superfície, os homens avistaram uma vaca nadando e mais alguma coisa. O acordeonista barbudo foi o primeiro a ver, e gritou: “*Ach Himmel, der kleine Hund!*”

Apontou para uma caixa. Uma minúscula cabeça e duas patas apareciam na borda. Um dachshund preto.

O U-20 se aproximou; os tripulantes içaram o cão para bordo. Deram-lhe o nome de Maria, em homenagem ao cargueiro afundado. Mas não havia nada que pudessem fazer pela vaca.

O submarino já tinha um cão a bordo, um macho, e não demorou para que Maria ficasse prenhe. Ela pariu quatro filhotes. O acordeonista ficou encarregado de tomar conta dos cães. Achando que seis cães eram demais para um U-boat, os tripulantes deram três filhotes a outro navio, mas ficaram com um. Zentner dormia com ele em seu beliche, perto de um torpedo: “Assim, toda noite eu dormia com um torpedo e um filhote de cachorro.”

O fato de Schwieger ser capaz de criar um ambiente tão humano era um testemunho da sua habilidade para lidar com pessoas, porque as condições dentro de um U-boat eram difíceis.²¹ Os navios eram atulhados, em especial no início de uma missão de patrulhamento, com alimentos estocados em todos os lugares possíveis, incluindo a latrina. Carnes e hortaliças eram guardadas nos locais mais frios, em meio à munição. A água era racionada. Quem quisesse fazer a barba tinha que usar restos do chá da manhã. Ninguém tomava banho. Alimentos frescos logo estragavam. Sempre que possível, os tripulantes saíam em busca de comida. Um U-boat despachou um grupo de caça para uma ilha escocesa e

matou uma cabra. Tripulantes rotineiramente saqueavam navios à procura de presunto, ovos, bacon e frutas. O ataque de um avião britânico deu aos tripulantes de um U-boat um inesperado regalo quando a bomba lançada errou o alvo e explodiu no mar. O abalo trouxe à superfície um cardume de atuns aturdidos.

Os tripulantes do U-20 certa vez saquearam um barril de manteiga, mas àquela altura o cozinheiro do navio não tinha mais nada à mão que servisse para fritar. Schwieger saiu às compras. Pelo periscópio avistou uma frota de barcos pesqueiros e emergiu bem no meio deles. Os pescadores, surpresos e aterrorizados, não tiveram dúvida de que seus barcos seriam afundados. Mas Schwieger só queria peixe. Aliviados, eles deram aos tripulantes todos os peixes que puderam carregar.

Schwieger ordenou ao submarino que submergisse, para que a tripulação jantasse em paz. “E então”, disse Zentner, “havia peixe fresco, frito na manteiga, grelhado com manteiga, salteado na manteiga, tudo o que pudéssemos comer”.²²

Porém aqueles peixes e seus odores residuais só podiam piorar o que a vida no U-boat tinha de mais desagradável: o ar dentro do navio. Primeiro havia a base de fedor de dezenas de homens que não tomavam banho, cujas roupas de couro não pegavam ar, e que compartilhavam um pequeno lavabo. A privada de vez em quando exalava para o navio o cheiro de um hospital de cólera, e só se podia dar descarga quando o U-boat estivesse na superfície ou em águas rasas, para que a pressão submarina não impulsione material de volta para dentro. Isso costumava acontecer com oficiais e tripulantes novatos e era chamado de “batismo de U-boat”. O odor do óleo diesel infiltrava-se em todos os cantos, fazendo com que toda xícara de chocolate e toda fatia de pão torrado tivessem gosto de óleo. E havia ainda as fragrâncias que a cozinha continuava a exalar bem depois que as refeições eram

preparadas, mais notavelmente aquele primo legítimo do cheiro do corpo masculino, o cheiro de cebola velha.

Tudo isso era agravado por um fenômeno exclusivo dos submarinos, que ocorria quando estavam submersos. Os U-boats carregavam quantidades limitadas de oxigênio, em cilindros, que injetavam ar no navio a uma proporção que dependia do número de homens a bordo. Fazia-se o ar exalado circular em um composto de potássio para expurgar o ácido carbônico, e injetava-se de novo esse ar processado na atmosfera do navio. Tripulantes de folga eram incentivados a dormir, porque dormindo consome-se menos oxigênio. Quando submerso em grande profundidade, o navio desenvolvia uma atmosfera interior parecida com a de um pântano tropical. O ar ficava desagradavelmente úmido e denso, porque o calor gerado pelos homens, pela emanção dos motores a diesel recém-desligados e pelo aparato elétrico da embarcação aquecia o casco. Quando o navio descia em águas cada vez mais frias, o contraste entre o calor interno e a frieza externa produzia uma condensação que empapava roupas e gerava colônias de mofo. Os tripulantes davam ao fenômeno o nome de “suor de U-boat”.²³ Ele tirava o óleo do ar e o depositava no café e na sopa, produzindo vazamentos de óleo em miniatura. Quanto mais tempo o navio ficasse submerso, piores as condições se tornavam. As temperaturas internas ultrapassavam os 37°C. “Você não faz ideia da atmosfera criada gradualmente nessas circunstâncias”, escreveu um comandante, Paul Koenig, “nem da temperatura infernal que fermenta dentro da concha de aço”.²⁴

Os homens ansiavam pelo momento em que o navio subiria para a superfície e a escotilha da torre de comando seria aberta. “A primeira lufada de ar fresco, a escotilha da torre de comando aberta e o despertar dos motores a diesel, depois de quinze horas no fundo, constituem uma experiência que merece ser vivida”, disse outro comandante, Martin

Niemöller.²⁵ “Tudo desperta para a vida e não há alma que pense em dormir. O que todos querem é uma lufada de ar e um cigarro fumado no abrigo do passadiço.”

Além disso, todos esses desconfortos eram sofridos num clima de constante perigo, com todos cientes de estarem sujeitos ao pior tipo imaginável de morte: a lenta asfixia em um tubo de aço escuro no fundo do mar.

Numa das patrulhas do U-20, essa possibilidade chegou a parecer real e iminente.

★ ★ ★

FOI NO COMEÇO da guerra, quando comandantes de U-boats e defensores britânicos desenvolviam novas táticas de enfrentamento.²⁶ Schwieger vasculhava o mar através do periscópio quando avistou duas balizas náuticas à sua frente, uma bem distante da outra. Não pareciam ter qualquer utilidade, e sua presença naquela área era inesperada.

Schwieger não viu perigo algum. Anunciou: “Duas balizas avistadas. Manter profundidade exata.” O navio continuou avançando à “profundidade de periscópio”, onze metros abaixo da superfície, suficiente para que só o topo do periscópio despontasse na água.

Alguma coisa deu uma pancada do lado de fora, depois veio um rangido, como de aço roçando no casco. “Era como se uma corrente imensa batesse no barco e fosse arrastada sobre ele”, disse Rudolph Zentner, que estava de serviço na sala de controle.

Os homens que operavam os lemes horizontais do navio, que controlavam o mergulho, soaram o alarme. Os lemes não respondiam. Zentner checou os medidores que monitoravam profundidade e velocidade. O navio estava se movendo mais devagar e afundando. Dava guinadas de um lado para outro.

Zentner observava os medidores de profundidade e informava a Schwieger cada mudança. O U-20 não parava de afundar. A uma profundidade de trinta metros, bateu no fundo. Àquela profundidade, a pressão não representava uma ameaça, mas o navio parecia colado ao fundo do oceano.

Zentner subiu a escada para a torre de comando, e de lá olhou por uma das pequenas janelas de vidro grosso, único modo de observar o oceano à sua volta enquanto submerso. O que viu o deixou atordoado: um emaranhado de correntes e cabos. “Então compreendemos o significado daquelas balizas”, disse ele. Uma gigantesca rede de aço estava suspensa entre elas, uma armadilha submarina, e o U-20 se chocara contra ela. O navio jazia no fundo do mar, não só enredado, mas também subjogado pelo peso da rede.

E tinha mais: pelas paredes do casco os tripulantes ouviram o barulho de propulsores acima. A experiência lhes ensinara que esse padrão particular de som era produzido por contratorpedeiros — “um zumbido estridente, raivoso”. Bombas de profundidade ainda não existiam,²⁷ mas a presença de contratorpedeiros esperando na superfície não era exatamente tranquilizadora. Eram os navios que os comandantes de U-boat mais temiam. Um contratorpedeiro — um Donnerwetter — podia deslocar-se a 35 nós e fazer disparos letais de quase dois quilômetros de distância. Também podiam destruir um submarino por abalroamento. Com a proa afinada como uma faca, um contratorpedeiro em alta velocidade era capaz de partir um U-boat em dois.

O interior do submarino começou a esquentar e estreitar. O medo depositava-se sobre os homens como silte na maré. “Pode ter certeza de que não havia mais risadas nem cantorias a bordo”, disse Zentner. “Cada qual pensava em sua casa na Alemanha, julgando jamais voltar a vê-la.”

Foram momentos difíceis no comando. Schwieger não podia demonstrar medo, embora sem dúvida o sentisse. Num

espaço tão pequeno e apinhado, agir de outra forma que não fosse com a máxima confiança e segurança teria agravado o clima de medo já existente.

Schwieger ordenou: “Dar marcha à ré.”

Os motores responderam. O navio se contorceu. O aço fez um ruído estridente no casco. Enquanto isso, o barulho de hélices em cima ficava mais e mais distinto.

Zentner observava os ponteiros e indicadores da sala de controle. “Os medidores tornaram-se tudo para nós”, disse ele. “Eu nunca tinha olhado para nada com aquela ansiedade.”

O submarino começou a recuar com lentidão em meio ao guinchar do aço lá fora. E de repente se libertou.

Schwieger ordenou que o navio subisse para profundidade de cruzeiro, 22 metros, e avançasse a toda velocidade. Foi um alívio, mas só até que os homens percebessem que o barulho de hélices acima não diminuía. Os contratorpedeiros pareciam saber a localização exata do submarino. Schwieger deu ordem para que o navio seguisse em zigue-zague, abrindo bastante para a direita e para a esquerda, mas os contratorpedeiros continuavam no encalço.

Schwieger viajava às cegas. Não podia usar o periscópio, porque os contratorpedeiros o avistariam de imediato e começariam a disparar, ou a tentar abalroar, ou as duas coisas. Então ordenou ao timoneiro dos lemes de mergulho que se mantivesse na maior profundidade permitida pelos mapas daqueles mares. A caçada continuou, “hora após hora”, disse Zentner, com o U-20 seguindo “um curso frenético e esquisito, avançando o mais rápido que podia”.

A esperança era que a noite chegasse. Quando as trevas cobriram os mares acima, o barulho de propulsores começou a se distanciar até desaparecer. Schwieger conduziu o navio de volta à profundidade de periscópio e deu uma rápida olhada ao redor, num giro de 360°, para ter certeza de que não havia ameaça próxima. Era uma manobra pesada.²⁸ As

conexões do periscópio, onde ele se projetava do exterior da torre de comando, precisavam estar bem apertadas para impedir que entrasse água e para suportar as pressões de um mergulho profundo. Girar o aparelho exigia força. O ajuste das conexões nunca era perfeito, no entanto: certa quantidade de água suja de óleo inevitavelmente pingava no chapéu e no rosto de Schwieger.²⁹

Quando teve certeza de que os contratorpedeiros tinham ido embora, Schwieger ordenou ao U-20 que emergisse.

E ali o grande mistério foi esclarecido. Ao recuar da rede, o navio tinha se prendido ao cabo de uma das balizas. A baliza os acompanhara na superfície como um flutuador de linha de pesca, revelando aos vigias dos contratorpedeiros cada mudança de direção, até que a escuridão tornou a baliza invisível.

Schwieger teve sorte. Meses depois, os britânicos começariam a pendurar explosivos em suas redes submarinas.

★ ★ ★

O TELEGRAFISTA DE Schwieger passou a sexta-feira, 30 de abril, enviando mensagens sobre a posição do submarino,³⁰ enquanto o U-20 passava pela enseada de Heligolândia, aparentemente numa tentativa de determinar o alcance máximo do envio e da recepção de mensagens. A última troca bem-sucedida foi com o Ancona, a 235 milhas náuticas de distância.

Às sete daquela noite, o U-boat já havia adentrado bem o mar do Norte, atravessando Dogger Bank, uma reserva de pesca de sete mil milhas quadradas na costa da Inglaterra. Os ventos ganharam velocidade, assim como o mar. A visibilidade diminuiu.

O submarino cruzou com vários barcos de pesca de bandeira holandesa. Schwieger deixou-os em paz. Assinou seu diário de bordo, dando oficialmente por encerrado o primeiro dia do cruzeiro.

LUSITANIA

ZOOLÓGICO

NAQUELA SEXTA-FEIRA, Charles Lauriat deixou o apartamento da irmã e passou pelo número 645 da Quinta avenida para apanhar o último componente da coleção de artigos que levaria para Londres.¹ Ali morava um freguês chamado William Field, que, apesar do endereço, se dizia “um cavalheiro agricultor”.

Poucos meses antes, Lauriat tinha vendido para Field um volume raro de *Um conto de Natal*, de Charles Dickens, publicado pela primeira vez em dezembro de 1843. Aquele exemplar pertencera ao próprio autor e era um dos que ele apresentara como provas em uma série de ações que moveu em 1844 contra “piratas literários”, que reeditaram a história sem sua permissão. No verso das capas do livro, e em outras páginas, havia notas escritas pelo próprio Dickens sobre as ações legais. Era uma obra insubstituível.

Lauriat queria tomá-la emprestada. No começo do ano, trocara cartas com um advogado londrino que escrevera um relato sobre os litígios de Dickens. O advogado pedira ao livreiro que lhe levasse o volume em sua próxima viagem a Londres, para que ele pudesse copiar as anotações. O novo dono, Field, “concordou, mas com grande relutância”, escreveu Lauriat, e só depois que este prometeu cuidar de sua segurança.

Lauriat foi se encontrar com Field em seu apartamento, onde recebeu o livro, um belo volume encadernado em tecido e acondicionado numa “caixa toda produzida em marroquim”, ou seja, um recipiente coberto do couro de cabra granulado usado para encadernar livros. Lauriat colocou-a dentro de sua pasta e voltou para o apartamento da irmã.

★ ★ ★

No PÍER 54, sexta-feira de manhã, Turner ordenou que se realizassem exercícios de treinamento com barcos salva-vidas.² O navio levava 48 desses barcos, de duas variedades. Vinte e dois eram de Classe A, de design convencional — barcos abertos pendurados no convés com braços tipo guindaste, ou turcos, presos com blocos de polias. O menor deles podia acomodar 51 pessoas; o maior, 69. Em caso de emergência, deviam ser içados sobre o mar e baixados até os parapeitos do convés, para os passageiros entrarem. Uma vez cheios, dois tripulantes cuidavam das cordas — também chamadas de *falls* — na proa e na popa de cada barco e, com a mais cuidadosa coordenação, baixavam o barco de tal maneira que ele entrasse na água com a quilha nivelada. Era como ser baixado na fachada de um edifício de seis andares. Levando em conta que um barco com lotação máxima pesava perto de dez toneladas, o processo exigia habilidade e coordenação, sobretudo em mares agitados. Mas mesmo nas melhores condições era uma operação apavorante.

Os outros 26 salva-vidas eram “dobráveis”, parecendo versões achatadas de um barco comum. Capazes de acomodar de 43 a 54 pessoas cada um, tinham laterais de lona que precisavam ser levantadas e montadas para poderem flutuar. O projeto era um meio-termo. Depois do desastre do Titanic, passou-se a exigir que os transatlânticos

tivessem barcos salva-vidas para todos os passageiros. Mas, no caso de um navio grande como o Lusitania, simplesmente não havia espaço para todos os barcos Classe A necessários. Os dobráveis, no entanto, podiam ser escondidos e baixados dos mesmos turcos depois que os barcos regulares fossem lançados; em tese, também poderiam flutuar quando um navio afundasse. Os projetistas, no entanto, pareciam não ter levado em consideração a possibilidade de que os barcos acabassem na água antes de serem armados da forma correta, com dezenas de passageiros em pânico impossibilitando todos os esforços para armar as laterais. No total, os salva-vidas do Lusitania poderiam acomodar até 2.605 pessoas,³ capacidade mais do que suficiente para todos os passageiros e tripulantes.

Para o treinamento de sexta-feira, a tripulação se reuniu no convés do navio, e os barcos convencionais foram içados para fora do casco.⁴ Os salva-vidas a boreste foram erguidos sobre o cais, mas dez de bombordo foram baixados para a água, e vários deles afastados a remo para uma boa distância do navio. Depois todos foram içados de volta para o convés e recolocados em suas posições.

Turner acreditava, como disse aos advogados durante o depoimento daquela manhã sobre o Titanic, que uma tripulação experiente e competente, operando em tempo bom, poderia lançar um barco em três minutos.⁵ Mas, como sabia muito bem, formar uma tripulação desse nível era, àquela altura, quase uma impossibilidade. A guerra tinha provocado uma escassez de mão de obra em todas as indústrias, mas sobretudo no transporte marítimo, pois a Marinha Real recrutara milhares de marujos robustos e sadios. O que tornava ainda mais difícil para Turner formar uma tripulação era o fato de que o acordo original da Cunard com o Almirantado exigia que todos os oficiais do navio e pelo menos três quartos da tripulação fossem súditos britânicos.⁶

A falta de experiência e qualificação dos tripulantes da marinha mercante da Grã-Bretanha na época da guerra era tão pronunciada que chamou a atenção do comandante de U-boat Forstner, o homem que afundara o Falaba. Ele notou “a inabilidade com que os homens, de modo geral, lidavam com os barcos salva-vidas”.⁷ Os passageiros também percebiam. James Baker, negociante de tapetes orientais, chegou a Nova York a bordo do Lusitania no começo do ano, na primeira travessia com capitão Turner de volta ao comando. Baker passou boa parte do primeiro dia da viagem observando os tripulantes em ação.⁸ E concluiu: “Acho que alguns nunca tinham estado no mar.” Impressionaram-lhe os trajés da maioria deles, que não obedeciam a qualquer princípio. “Os tripulantes, à exceção de quatro ou cinco... usavam todo tipo de roupa, confirmando minha primeira impressão de que, fora uns poucos homens permanentes, a média da tripulação era do tipo que vemos vagabundeando, uma desgraça para um navio como esse.”

Turner reconhecia o problema. Seus tripulantes na época da guerra não tinham qualquer semelhança com os fortes e hábeis “homens do mar” que conhecera no início da carreira. “O marinheiro competente, à antiga, que sabia dar nós, rizar, entrançar ou pilotar desapareceu com os navios à vela”, dizia Turner.⁹ E eis o que pensava da habilidade dos tripulantes para lidar com barcos salva-vidas: “São competentes o bastante, mas precisam de prática. Não praticam o suficiente, e não adquirem experiência.”¹⁰

Para a viagem iminente, porém, Turner conseguira contratar um bom número de marinheiros não só experientes, mas que tinham ido ao mar como ele mesmo, a bordo de grandes veleiros de velas quadradas. Um desses era Leslie “Gertie” Morton, de dezoito anos, em vias de conseguir o certificado de segundo imediato, ou “bilhete”. De acordo com sua folha de serviço de marinheiro, tinha 1,79 metro, cabelos

louros e olhos azuis. Também exibia duas tatuagens: bandeiras cruzadas e um rosto no braço esquerdo, uma borboleta no direito.¹¹ Eram detalhes importantes, caso ele se perdesse no mar e seu corpo fosse encontrado. Ele e o irmão, Cliff, tinham servido num veleiro de pano redondo, o Naiad, como aprendizes de marinheiro, cada qual sob um contrato que os obrigava a trabalhar quatro anos para o proprietário do navio. O “contrato” de Cliff ainda estava por expirar; Leslie cumprira o seu em 28 de março de 1915.

Navios à vela ainda eram bastante usados no comércio, apesar de as viagens a bordo deles serem sempre lentas e tediosas. Os irmãos tinham chegado a Nova York depois de uma “travessia particularmente perversa” de Liverpool, nas palavras de Leslie Morton, que durou 63 dias, com o navio “no lastro”, quer dizer, vazio de carga. E o pior ainda viria. Em Nova York, deveriam pegar uma carga de querosene em vasilhas de dezenove litros e levá-la para a Austrália, onde receberiam uma carga de grãos em Sydney a ser entregue em Liverpool. A viagem completa ameaçava durar um ano inteiro.

Os irmãos decidiram trocar de navio, apesar de Cliff ainda ser obrigado a terminar o contrato. Ambos queriam chegar em casa para tomar parte na guerra, que eles, como a maioria das pessoas, achavam que terminaria logo. “Ainda víamos a guerra à luz de guerras vitorianas e anteriores”, escreveria Morton mais tarde,¹² acrescentando que ele e o irmão não tinham percebido que “a guerra mudara de natureza e método de uma vez por todas em agosto de 1914, e que nenhuma guerra futura excluiria ninguém, fossem civis, homens, mulheres ou crianças”.

Planejavam viajar para a Inglaterra como passageiros e telegrafaram para casa pedindo o dinheiro das passagens de segunda classe. O pai providenciou uma transferência de fundos por telegrama.

Os Mortons descobriram que o próximo navio seria o Lusitania e compraram as passagens. Tinham ouvido falar tanta coisa sobre o transatlântico que resolveram ir ao cais dar uma olhada. “Que visão se apresentou diante dos nossos olhos”, escreveu Leslie Morton.¹³ “Parecia grande como uma montanha. Tinha quatro chaminés e um comprimento enorme e, sabendo que de fato navegava rápido, ficamos muito animados com a ideia de viajar nele.”

Quando estavam no cais admirando o Lusitania, perceberam que um dos oficiais do navio olhava para eles. Era o primeiro oficial John Preston Piper, que acabara de descer ao cais pela prancha de desembarque.

— O que estão olhando? — perguntou.¹⁴

Os dois responderam que tinham comprado passagem para a próxima viagem do navio, e resolveram dar uma olhada.

— De que navio saíram? — quis saber após observá-los por um momento.

Morton, escondendo a verdade, disse que tinham acabado de cumprir seus contratos e estavam voltando a Liverpool para fazer os exames de qualificação.

— Achei que tinham jeito de marinheiro — comentou Piper. Perguntou-lhes por que queriam pagar a passagem quando podiam trabalhar durante a travessia. O Lusitania acabara de perder dez marujos que largaram o navio, aparentemente para não terem que servir no exército britânico. — Dois rapazes como vocês seriam de grande utilidade.

— Acho que pode haver outros, senhor — disse Morton. — Alguns de nossos colegas de navio liquidaram suas dívidas.

Piper disse aos irmãos que estivessem no cais sexta-feira de manhã, “com todos os que vocês convencerem”.

Os rapazes ficaram satisfeítíssimos. Agora podiam devolver as passagens, receber de volta o dinheiro do pai e dar-lhe outra destinação. “Torramos até o último centavo”,

escreveu Morton; e passaram a noite de quinta-feira “em ambientes de luxo, embora um tanto duvidosos”.

Ao todo, oito tripulantes do Naiad queriam passar para o Lusitania. A história nada nos diz sobre o que o capitão do Naiad achou de tudo aquilo. O capitão Turner, porém, não teve qualquer acanhamento em aceitar os homens e é provável que nem mesmo fizesse muitas perguntas. Precisava de todos os tripulantes que pudesse encontrar.

★ ★ ★

A GUERRA CRIOU outros desafios. Turner aprontava seu navio para a viagem num meio social impregnado de medo e desconfiança. Todo navio mercante que saía do porto de Nova York era inspecionado antes da partida para atestar, tanto quanto possível, que toda a carga dos seus porões vinha identificada no manifesto e que não estava armado, em violação das leis americanas de neutralidade. Turner recebeu uma visita do “Pelotão de Neutralidade”, sob supervisão do coletor de alfândega Dudley Field Malone, cujo cargo lhe dava poderes para revistar todos os navios. Dizia-se que Malone era um sócia tão perfeito de Winston Churchill que anos depois foi escolhido para o papel de Churchill num filme, *Missão em Moscou*.¹⁵ O pelotão fez sua inspeção com rapidez, e Malone entregou ao capitão Turner um “Certificado de Embarque”, que lhe permitia levar o navio para o mar, embora Malone tenha admitido depois ser uma “impossibilidade física” checar cada volume de carga.

A coletoria de Malone liberou o manifesto preliminar do Lusitania, uma única folha de papel que relacionava 35 carregamentos inócuos. Na verdade, aqueles carregamentos eram apenas uma fração das mercadorias em consignação já a bordo do Lusitania. Uma lista mais completa seria liberada

mais tarde, bem depois que o navio partisse, pois a ideia era manter a informação longe de mãos alemãs pelo maior tempo possível. Era sabido que espiões e sabotadores alemães, sob orientação da embaixada da Alemanha, operavam nos cais de Nova York.¹⁶

Esses espiões pareciam ter um interesse especial pelo Lusitania e vinham há muito monitorando o navio. Um relatório do adido naval alemão em Nova York, datado de 27 de abril de 1915, quatro dias antes da partida do Lusitania, declarava: “A tripulação do Lusitania está muito deprimida e espera que esta seja sua última travessia atlântica durante a guerra.” O informe observava ainda que a tripulação estava incompleta. “É difícil tripular as máquinas de modo adequado. O medo de U-boats é forte demais.”

Havia uma possibilidade real de que sabotadores alemães tentassem danificar o Lusitania. A Cunard levava esse risco tão a sério que pôs a bordo um detetive da polícia de Liverpool, William John Pierpoint, para ficar de olho durante as viagens. Ele ocupava o camarote A-1, no convés do navio, e evitava companhias. O capitão Turner se acostumou a chamá-lo de “Inspetor”.

★ ★ ★

Ao LONGO DO dia e da noite, a tripulação do Lusitania subiu a bordo, em variados graus de sobriedade.¹⁷ Leslie Morton e o irmão, além de outros refugiados do Naiad, subiram a escada de portaló ainda sob os efeitos da noite anterior na cidade. Se Morton esperava acomodações de luxo a bordo do Lusitania, não foi bem o que conseguiu. Orientaram-no a instalar-se num beliche três conveses abaixo, numa câmara que comparou a um “dormitório de abrigo”. Mas ficou animado ao ver que seu beliche ficava bem ao lado de uma portinhola.

Um membro iniciante da tripulação — um carregador, ou ajudante de comissário, chamado Francis Burrows, de quinze anos e meio de idade — foi recebido no portão do terminal por um guarda que lhe disse: “Desta vez você não vai voltar, meu jovem. Desta vez vão pegá-lo.”¹⁸

Burrows deu uma risada e seguiu em frente para o seu beliche.

Naquela noite um grupo de ajudantes de comissário, com ordens para não sair do navio fosse qual fosse o motivo, decidiu fazer uma brincadeira para aliviar o tédio. Os rapazes, incluindo um de nome Robert James Clark, foram até um pequeno compartimento de carga e ali “começaram a fazer uma coisa que não deveríamos ter feito”, nas palavras de Clark.¹⁹

Clark e seus colegas encontraram fios elétricos, removeram a capa isolante e os espalharam pelo assoalho. Depois deitaram e esperaram.

O navio tinha muitos ratos. Na verdade, havia exatamente um ano ratos tinham provocado um incêndio numa sala ao roerem a capa isolante de fios elétricos que passavam dentro de uma parede, e os fios desencapados se tocaram.²⁰

Os meninos esperaram, deliciados. Os ratos logo apareceram e começaram a seguir suas rotas de costume dentro do compartimento, sem notar os fios no caminho. “É claro que foram eletrocutados”, disse Clark, “era o nosso passatempo. Era noite de sexta-feira”. Anos mais tarde, Clark se tornaria o reverendo Clark.

Fosse por despeito profissional ou pelo instinto do medo, o mascote do navio — um gato chamado Dowie, em homenagem ao antecessor do capitão Turner — fugiu naquela noite, com destino desconhecido.

O CAPITÃO TURNER também deixou o Lusitania naquela noite. Dirigiu-se à Broadway,²¹ para o Harris Theater, na rua Quarenta e Dois, e ali assistiu a uma peça, *The Lie* [A mentira], na qual sua sobrinha, uma atriz em ascensão chamada Mercedes Desmore, tinha o papel de protagonista.

Turner também satisfaz sua paixão por comida alemã. Foi ao Lüchow's,²² na rua Quatorze Leste, 110, uma caminhada tranquila a partir das docas, e jantou na Sala Nibelungen, onde uma orquestra de oito músicos tocava um vivo acompanhamento de valsas vienenses.

★ ★ ★

NAQUELA NOITE, DE volta ao apartamento da irmã, Charles Lauriat mostrou a ela e ao marido o livro de Dickens e os desenhos de Thackeray e explicou por que ia levar os desenhos para a Europa.²³

Quando os comprou em 1914, em Londres, da filha e da neta de Thackeray, lady Ritchie e Hester Ritchie, pagou preço de banana, 4.500 dólares, ciente de que poderia vendê-los nos Estados Unidos por cinco, seis vezes mais. Para conseguir o melhor preço, porém, ele acabou percebendo que precisaria apresentar os desenhos de uma forma mais atraente. Naquele momento, estavam colados em dois álbuns de recortes, um desenho por página. Seu plano era ter a maioria dos desenhos colocados individualmente em *pass-partout* e emoldurados, mas queria juntar outros com mais três ou quatro, em livros encadernados em marroquim. Sua principal razão para levá-los de volta à Inglaterra era mostrá-los mais uma vez a lady Ritchie e pedir-lhe que escrevesse uma pequena nota sobre cada um, conferindo-lhes autenticação e adicionando um elemento extra de interesse.

Não sentia culpa alguma por pagar tão pouco a lady Ritchie pelos desenhos. Era assim que funcionava o comércio de arte, em especial se o vendedor buscava a discrição, como as Ritchies buscavam. Elas insistiam que a venda dos desenhos fosse a mais discreta possível e o impediram de tentar vendê-los na Grã-Bretanha. Só poderia oferecê-los nos Estados Unidos, e mesmo assim sem fazer alarde, sem anunciar. Lady Ritchie ainda estava aborrecida com o inesperado desenlace de uma venda anterior de desenhos feita por meio de um negociante londrino, que os comercializara de uma forma que a família considerou ofensiva e que gerara publicidade e comentários desagradáveis.

A irmã de Lauriat e o marido dela examinaram os desenhos “com grande dose de interesse e admiração”, como recordou Lauriat. O marido, George, confessou que gostava em particular de um desenho intitulado *A caricatura do próprio Thackeray estendido num sofá no velho Garrick Club*, e uma série de seis esboços “de negros e seus filhos” no alpendre de uma pequena casa, que Thackeray fizera em sua visita ao Sul dos Estados Unidos nos anos de 1850.

Em seguida, Lauriat guardou e trancou o livro e os desenhos de volta em sua mala extensível.

★ ★ ★

EM OUTRA PARTE da cidade, uma mulher de nome Alta Piper, também com passagem marcada, passava uma noite inquieta em seu quarto de hotel.²⁴ Era filha de Leonora Piper, famosa médium espírita conhecida em todo lugar como “sra. Piper”, única médium que William James, o psicólogo pioneiro de Harvard, e por vezes também investigador mediúnico, acreditava ser autêntica.

Alta parecia compartilhar o dom materno, pois durante toda aquela sexta-feira, como afirmaria mais tarde, ouviu uma voz que lhe dizia: “Se você entrar em sua cabine, nunca mais sairá.”

SALA 40

“O MISTÉRIO”

A PARTIDA DO U-20 de Walther Schwieger foi observada com muita atenção — de longe.

Em Londres, a duas quadras do Tâmesa e ao lado da área de desfiles da Guarda a Cavalos, erguia-se um edifício de cinco andares com fachada de pedra pálida e tijolos cor de uísque.¹ Conhecida de todos no Almirantado, a estrutura era chamada, para facilitar, de Prédio Velho, ou só pelas iniciais P. V. Bem menos familiar era a operação secreta alocada em um dos seus corredores, num conjunto de escritórios com centro na Sala 40. Ali residia “o Mistério”, ou “o Santo dos Santos”, com função conhecida apenas por seus funcionários e um conciliábulo de nove oficiais superiores, incluindo o primeiro lorde Churchill e o almirante Jacky Fisher, que, em abril de 1915, reingressara no Almirantado como primeiro lorde do Mar, o vice de Churchill. Fisher tinha 74 anos, três décadas mais velho do que seu chefe.

Todos os dias, os plantonistas da Sala 40 recebiam centenas de mensagens alemãs codificadas e cifradas que tinham sido interceptadas por uma série de estações telegráficas espalhadas pela costa britânica, e em seguida enviadas ao Prédio Velho por telégrafo terrestre. A Alemanha tinha sido obrigada a usar quase exclusivamente comunicações sem fio depois que a Grã-Bretanha, nos primeiros dias da guerra, deu prosseguimento ao seu plano de

1912 de cortar os cabos submarinos alemães. As mensagens interceptadas chegaram ao subsolo do edifício do Almirantado e dali foram retransmitidas para a Sala 40.

Cabia à Sala 40 traduzir essas mensagens em inglês padrão, processo possibilitado por uma série de acontecimentos quase milagrosos ocorridos nos últimos meses de 1914 e que fizeram o Almirantado tomar posse de três livros de códigos correntes nas comunicações navais e diplomáticas alemãs. De longe o mais importante (e secreto) era o código SKM (*Signalbuch der Kaiserlichen Marine*), da marinha alemã.² Em agosto de 1914, um contratorpedeiro alemão, o Magdeburg, encalhou e foi acuado por navios russos. O que de fato aconteceu em seguida até hoje não está claro, mas uma versão diz que os russos encontraram um exemplar do livro de códigos ainda preso entre os braços de um sinaleiro alemão, cujo corpo fora dar na praia depois do ataque. Se foi isso o que aconteceu, provavelmente o próprio livro de códigos o matou: era grande e pesado, com 38x30x15 centímetros, e continha 34.304 grupos de três letras usados para codificar mensagens. As letras MUD, por exemplo, significavam Nantucket; Liverpool era FCJ. Os russos, na verdade, recuperaram *três* exemplares do livro de códigos, presume-se que não do mesmo cadáver, e em outubro de 1914 cederam um para o Almirantado.³

Os livros de códigos tinham um valor inestimável, mas não revelavam por si os conteúdos das mensagens interceptadas. Os autores alemães usavam os volumes para obscurecer as mensagens originais em texto corrente, e em seguida submetiam as versões codificadas a novo baralhamento usando criptograma. Só quem tinha a posse das “chaves” do criptograma era capaz de adivinhar o texto subjacente, mas dispor do livro de códigos tornava o processo de decifração das mensagens muito mais simples.

Para explorar esses tesouros, o Almirantado criou a Sala 40. Numa ordem oficial escrita à mão, Churchill estabeleceu sua missão básica, que era “penetrar na mente alemã”, ou, como um dos principais oficiais do grupo dizia, “tirar o suco”. Desde o início, Churchill e Fisher resolveram manter a operação tão secreta que só eles e mais uns poucos funcionários do Almirantado sabiam de sua existência.

Igualmente misteriosa — embora de forma involuntária — era a questão de quem de fato administrava o grupo. No papel, pelo menos, era almirante Henry Francis Oliver, chefe do estado-maior do Almirantado, um homem tão taciturno e reticente que parecia quase mudo, e isso — graças ao gosto da marinha britânica por apelidos — garantiu que ficasse para sempre conhecido como Oliver “Boca Fechada”.

Dentro da Sala 40, porém, a administração das operações do dia a dia ficava basicamente, embora de modo informal, com o comandante Herbert Hope, recrutado em novembro de 1914 para levar expertise naval à interpretação das mensagens interceptadas. Seus conhecimentos práticos eram imprescindíveis, pois o grupo não era formado por oficiais navais, mas por civis recrutados por sua habilidade em matemática e em alemão e em tudo o mais que pudesse fazer de um homem um bom decifrador de códigos e criptogramas. A lista incluía um pianista, um especialista em móveis, um vigário do norte da Irlanda, um rico financista de Londres, um antigo membro do time olímpico de hóquei da Escócia e um elegante agente chamado C. Somers Cocks, que, de acordo com um dos primeiros membros, William F. Clarke, “fazia-se notar basicamente pelas *spats*”.⁴ As mulheres da unidade — conhecidas como “as belas senhoras da quarenta” — faziam trabalho de escritório e incluíam lady Hambro, mulher de um importante financista, que de acordo com Clarke chocou a todos num dos jantares anuais do grupo ao fumar um imenso charuto. Escreveu Clarke: “Era o melhor trabalho do mundo, e

éramos um bando feliz naquele tempo, com o melhor chefe que se poderia desejar na pessoa de Hope.”⁵ Hope era modesto e reservado, além de administrador hábil e, nas palavras de Clarke, “todos nos apegamos muito a ele”.

A autoridade de Hope era reconhecida fora da Sala 40 também, para desagrado de Oliver Boca Fechada, que, segundo se dizia, tinha obsessão por controlar quem via as interceptações decifradas e o que era feito com as informações reveladas.⁶ Quando o primeiro lorde do Mar Fisher fez sua visita inicial à Sala 40 e viu pessoalmente o que o grupo fazia, ordenou a Hope que lhe levasse as últimas interceptações em mãos, duas vezes por dia.

Hope também fornecia interceptações diretamente a outro funcionário que, de todos os que tinham acesso ao “Mistério”, talvez fosse o que desse mais valor aos seus segredos: o capitão William Reginald Hall, diretor de inteligência naval. Foi Hall quem recomendou que o comandante Hope, então membro de sua divisão de inteligência, fosse transferido para a Sala 40. Apesar de ser chefe de inteligência naval, o capitão Hall não tinha controle direto sobre a Sala 40 — no começo de 1915 sua divisão de inteligência e a Sala 40 eram entidades separadas —, mas seu nome, mais do que qualquer outro, ficaria associado às conquistas.

Hall tinha 44 anos e fora capitão de navio de guerra. Tornou-se diretor de inteligência em novembro de 1914, assumindo um cargo antes ocupado pelo pai. Era baixo e enérgico, com o rosto cheio de quinas e ângulos e o nariz saliente que lembrava um bico, o que lhe dava um ar de um pica-pau com quepe de capitão. Isso era reforçado por um tique nervoso que o fazia piscar rapidamente o dia inteiro e que lhe rendeu seu próprio apelido naval, Blinker [piscador]. Um dos seus mais ardentes admiradores era o embaixador americano em Londres, Page, que em carta ao presidente Wilson cumulou-o de elogios, como um homem apaixonado.

“Nunca mais vou conhecer ninguém como ele”, escreveu Page,⁷ “seria querer demais. Pois Hall é capaz de olhar dentro de nós e enxergar os movimentos musculares de nossa própria alma imortal, enquanto fala conosco. Que olhos tem o homem! Minha nossa!”.

Hall se deliciava com as táticas e os estratagemas da guerra, e era, segundo se dizia, absolutamente implacável, embora de uma forma cativante. Sua secretária, Ruth Skrine — que mais tarde se casaria, passando a usar o nome de casada sra. Hotblack —, lembrava-se de que um conhecido seu descreveu Hall como metade Maquiavel, metade moleque. O lado Maquiavel “podia ser cruel”, disse ela,⁸ “mas o lado moleque estava sempre à espreita, e seu amor pelo jogo perigoso que ele e todos nós estávamos jogando aparecia de repente, e o que havia de divertido e arriscado em tudo aquilo o inundava de um prazer contagiante”. Ele era, segundo ela, “incrivelmente rápido para avaliar as pessoas”. Ao pensar numa nova travessura, disse ela, Hall esfregava as mãos “com um largo sorriso, como um astucioso abade francês”.

★ ★ ★

ERA UM JOGO vital, no qual a Sala 40 dava à Grã-Bretanha uma vantagem de valor inestimável numa época em que a guerra, longe de ser breve, se estendia para todos os lados, com a Alemanha em ascensão. Havia batalhas na Rússia, na Áustria, na Sérvia, na Turquia e na Ásia. No mar da China Meridional, um torpedeiro alemão afundou um cruzador japonês, matando 271 homens. No Pacífico, na costa do Chile, navios de guerra alemães afundaram dois cruzadores britânicos, afogando 1.600 homens e desferindo um severo golpe contra o orgulho e o moral da Grã-Bretanha, a primeira

derrota do império numa batalha naval desde a Guerra de 1812,⁹ quando uma força naval britânica no lago Champlain foi derrotada pela incipiente marinha dos Estados Unidos. No ano-novo de 1915, um submarino alemão afundou o encouraçado britânico HMS Formidable, com uma perda de 547 homens. Navios de guerra britânicos nas vizinhanças foram proibidos de socorrer os sobreviventes,¹⁰ de acordo com a política que entrara em vigor depois do desastre do Aboukir.

A guerra ficara mais sinistra e originara novas táticas para matar. Navios de guerra alemães bombardearam as cidades costeiras inglesas de Scarborough, Whitby e Hartlepool, ferindo mais de quinhentas pessoas e matando mais de cem, na maioria civis. Os mortos de Scarborough incluíam dois meninos de nove anos e um bebê de catorze meses.

Em 19 de janeiro de 1915, a Alemanha lançou seu primeiro reide aéreo contra a Grã-Bretanha, enviando dois gigantes zepelins através do canal — “zeps”, na nova gíria britânica, progênie do conde Ferdinand von Zeppelin. A incursão causou danos mínimos, mas matou quatro civis. Outro reide ocorreu em 31 de janeiro, durante o qual nove dirigíveis voaram até Liverpool, lançando pelo caminho aterradoras sombras que deslizavam rapidamente pela paisagem de *Orgulho e preconceito*, de Jane Austen.

E então veio o 22 de abril de 1915.¹¹ Fim de tarde, perto de Ypres; sol brilhante, brisa leve de leste para oeste. As trincheiras aliadas no setor, ou “saliências”, eram ocupadas por forças canadenses e francesas, incluindo uma divisão de soldados argelinos. Os adversários alemães lançaram uma ofensiva, que, como sempre, começou com bombardeios de artilharia distante. Isso já era aterrador, e a experiência já tinha ensinado aos franceses e canadenses que logo viria um ataque frontal de infantaria através de uma terra de ninguém; mas, por volta das cinco da tarde, o aspecto geral do campo de batalha mudou bruscamente. Uma nuvem verde

acinzentada se ergueu do lado alemão e começou a deslizar pelo terreno bombardeado enquanto soldados alemães abriam as válvulas de seis mil tanques contendo 160 toneladas de gás cloro distribuídos ao longo de um trecho de seis quilômetros e meio de front — o primeiro uso de gás *letal* num campo de batalha. Enquanto o gás se alastrava pelo lado dos Aliados, os efeitos eram imediatos e terríveis. Centenas morreram de repente; milhares saíram correndo em pânico das trincheiras, muitos já tendo sofrido uma exposição que os mataria mais tarde. A fuga abriu um buraco de 7.300 metros na linha dos Aliados, mas o efeito do ataque de gás pareceu surpreender até seus arquitetos. Soldados alemães usando máscaras antigás seguiram a nuvem tóxica; mas, em vez de avançar pela brecha recém-aberta para alcançar uma vitória decisiva, cavaram uma nova linha de trincheiras e ficaram ali. Seus comandantes, cuja intenção principal era testar o gás, não tinham reunido as forças de reserva necessárias para tirar proveito da abertura da linha. Dois mil soldados canadenses morreram asfixiados com o fluido que lhes enchia os pulmões. Escreveu um general: “Vi centenas de pobres coitados estirados no adro de uma igreja, a céu aberto, para que tivessem todo o ar que conseguissem, *se afogando* lentamente com água nos pulmões — uma cena horrível, e os médicos ficaram totalmente impotentes.”¹²

Mas esse cataclismo aconteceu em terra. Onde a Sala 40 prometia dar à Grã-Bretanha a vantagem mais clara era na batalha pelo controle dos mares, e ali a estratégia britânica passava por uma mudança. Seu objetivo principal continuava a ser a destruição da frota alemã em batalha, mas o Almirantado passou a se importar mais com a interrupção do fluxo de material de guerra para a Alemanha e com o combate à ameaça crescente que os U-boats representavam para o comércio britânico. O Almirantado também alimentava o persistente temor de que a Alemanha tentasse uma invasão

em larga escala da Grã-Bretanha.¹³ Sem dúvida, qualquer aviso antecipado das ações navais alemãs teria importância decisiva.

A Sala 40 começou a fornecer essas informações quase de imediato. De novembro de 1914 até o fim da guerra, de acordo com William Clark, membro do grupo, “nenhum grande movimento da frota alemã poderia ocorrer sem que o Almirantado soubesse com alguma antecedência”.¹⁴ As informações eram minuciosas, incluindo até o movimento individual de navios e submarinos. Mas esses detalhes criavam um dilema. Se a marinha britânica agisse em resposta a todos os movimentos previstos da frota alemã, arriscava-se a revelar que os códigos alemães tinham sido decifrados. Num memorando interno secreto, o almirante Oliver escreveu que “o risco de comprometer os códigos só deve ser assumido quando o resultado o justificar”.¹⁵

Mas o que significava “justificar”? Alguns homens da Sala 40 argumentavam que uma quantidade excessiva de informações úteis era armazenada e jamais utilizada porque o estado-maior do Almirantado — ou seja, Oliver Boca Fechada — tinha um temor obsessivo de revelar o Mistério. Pelos primeiros dois anos de guerra, até o comandante-chefe da frota britânica, Sir John Jellicoe, teve o acesso direto às interceptações decodificadas da Sala 40 negado, apesar de ser provavelmente o oficial da frota que mais teria se beneficiado das informações de inteligência que elas revelavam. Na verdade, Jellicoe só seria formalmente apresentado à Sala 40, e principalmente só passaria a ter acesso regular às suas informações, em novembro de 1916, quando o Almirantado, para evitar sentimentos de orgulho ferido, concordou em permitir que ele recebesse um resumo diário, a ser queimado depois de lido.

O rigoroso controle das interceptações exercido pelo chefe do estado-maior, Oliver, sempre foi uma fonte de irritação para

o comandante da Sala 40, Hope.

“Tivéssemos sido convocados pelo estado-maior para isso”, escreveu Hope, referindo-se a Oliver,¹⁶ “poderíamos ter fornecido informações valiosas sobre os movimentos de submarinos, campos minados, caça-minas etc. Mas o estado-maior estava obcecado com a ideia de sigilo; eles sabiam que tinham um coringa na mão e partiam do princípio de que todo esforço deveria ser feito para que nosso conhecimento não vazasse, guardando-o na manga para uma ocasião de fato importante — como, por exemplo, a frota alemã vir com tudo para lançar a sorte na batalha. Em outras palavras, o estado-maior decidiu usar nossas informações *defensivamente* e não *ofensivamente*”. As palavras foram sublinhadas pelo comandante Hope.

★ ★ ★

ERA UM TRABALHO maçante. Centenas de mensagens interceptadas entravam tagarelando no subsolo do edifício todos os dias, onde eram colocadas em recipientes em forma de halteres, que por sua vez eram enfiados em tubos de vácuo e, com um barulho súbito e satisfatório, lançados através do edifício. Chegando à Sala 40, os recipientes caíam numa bandeja de metal com um ruído que “abalava os nervos de qualquer visitante desprevenido”,¹⁷ de acordo com um dos decodificadores do grupo. O barulho dessas mensagens que chegavam era ainda pior para os plantonistas da noite, que se revezavam para dormir num quarto entre dois grandes escritórios. Também tinham que tolerar outro dissabor: os ratos. Os roedores infestavam o quarto de dormir e de noite passavam correndo pelo rosto dos que dormiam.

“Tubistas” tiravam as mensagens dos recipientes e as entregavam aos decodificadores. Os tubistas eram oficiais que

tinham sido feridos na guerra e não puderam continuar lutando. Esse quadro incluía um homem que perdera uma perna chamado Haggard e um oficial britânico que perdera um olho chamado Edward Molyneux, que viria a tornar-se um prestigiado estilista de moda em Paris.

A parte mais tediosa do trabalho era escrever o texto completo de cada mensagem em um livro de registros. Churchill insistia em que cada interceptação fosse registrada, mesmo a mais rotineira. À medida que o número de interceptações se multiplicava, a tarefa ia se tornando “destruidora de almas”,¹⁸ de acordo com um membro da Sala 40; o livro de registros “tornou-se objeto de ódio”. Mas Churchill prestava muita atenção. Em março de 1915, por exemplo, rabiscou numa mensagem decodificada de Hope: “Observar isto com cuidado.”¹⁹

O grupo descobriu com o tempo que até mesmo uma mudança aparentemente inócua no caráter das mensagens de rotina poderia indicar uma importante ação da marinha alemã. Escreveu o comandante Hope: “Quaisquer mensagens que não estivessem em conformidade com a rotina eram examinadas com a maior desconfiança, e dessa maneira conseguíamos acumular um grande número de indícios e presságios.”²⁰ Os telegrafistas britânicos que faziam a escuta das comunicações alemãs aprenderam a identificar só pelo som de uma transmissão se ela vinha de um submarino. Descobriram que os U-boats de início levavam alguns instantes para sintonizar seus sistemas e depois começavam cada transmissão com uma espécie de pigarro elétrico para limpar a garganta, cinco sinais em Morse: traço traço ponto traço traço. “A nota final”, disse o comandante Hope, “é muito alta... e tem um caráter de gemido ou choro durante o envio”.²¹

Graças a cartas geográficas capturadas, a Sala 40 sabia que a marinha alemã tinha dividido os mares em torno da Inglaterra numa grade, assim dirigindo melhor as viagens de

navios de superfície e submarinos. O mar do Norte tinha sido separado em quadrados com seis milhas de lado, e cada quadrado era designado por um número, segundo Hope. “Sempre que estava no mar, um navio enviava mensagens frequentes sobre sua posição dizendo em que quadrado estava.”²² Ao traçar um gráfico com esses dados, escreveu Hope, a Sala 40 descobriu que rotas os navios e U-boats alemães seguiam. Alguns quadrados permaneciam sempre vazios: “Era razoável supor que aqueles espaços em branco eram áreas minadas.”

Graças às interceptações da sala misteriosa e às informações garimpadas em interrogatórios de submarinistas capturados, com o tempo a Sala 40 e a divisão de inteligência do capitão Blinker Hall foram formando uma ideia de quem eram os homens de carne e osso que comandavam os U-boats da Alemanha.²³ Poucos deles, como o Kapitänleutnant Weddigen, o homem que afundou os cruzadores Aboukir, Cressy e Hogue, eram audaciosos e exigiam o máximo das tripulações. Um capitão desse tipo era chamado de *Draufgänger*, ou temerário. Outro comandante, Claus Rücker, era, segundo constava, “valentão e covarde”. Em contraste com ele, Walther Schwieger era descrito em vários relatórios de inteligência como uma alma bondosa, de quem os tripulantes e os colegas gostavam muito, “um oficial muito popular e agradável”, nas palavras de um informe.

Alguns capitães de U-boat eram assassinos frios, como Max Valentiner, amigo de Schwieger. “Consta que é o oficial de maior preparo físico da marinha alemã”, informou um interrogador britânico, e “um dos mais cruéis comandantes de submarino”. Mas outro capitão, Robert Moraht, salvava vidas “sempre que possível”. Depois que seu navio afundou e ele e quatro tripulantes foram capturados, os interrogadores descobriram por intermédio deles que a vida de um comandante de U-boat não era só desconforto. Moraht

acordava às dez da manhã e subia ao convés “para uma breve caminhada”. Almoçava sozinho e depois lia em sua cabine, “mantendo sempre um estoque de bons livros a bordo”. Às quatro tomava chá e às sete jantava, “depois do que permanecia no alojamento dos oficiais, conversando, jogando ou ouvindo o gramofone”. Ia dormir às onze. “Habituar-se a tomar uma taça de vinho pouco antes de ir para a cama.”

A Sala 40 e a divisão de Hall também tiveram uma visão das sutilezas da cultura do U-boat. Perceberam, por exemplo, que os comandantes de U-boat não ligavam para *quantos* navios afundavam, mas para a tonelagem, porque isso era o que importava para seus superiores quando decidiam conceder honrarias. Também perceberam que a marinha alemã tinha sua própria tradição de apelidos. Um comandante muito alto foi apelidado de *Seestiefel*, galochas para uso no mar. Outro tinha a reputação de cheirar mal e foi apelidado de *Hein Schniefelig*, pessoa fedida. Um terceiro, “muito infantil e bondoso”, era comumente chamado de *Das Kind*, a criança.

No entanto, os comandantes de U-boat tinham um ponto em comum: em matéria de comunicações sem fio, todos eram muito tagarelas, como a Sala 40 e Blinker Hall tiveram o prazer de descobrir. Usavam seus sistemas sem fio de forma incessante.²⁴ Durante a guerra, a Sala 40 recebeu vinte mil mensagens interceptadas provenientes de U-boats. Essa “garrulice extrema”, como Clarke dizia,²⁵ permitia ao grupo seguir de perto as viagens dos submarinos, todas elas devidamente anotadas num livro de registros mantido pelo comandante Hope.

Em janeiro de 1915, a Sala 40 conseguiu rastrear com precisão a primeira viagem de um U-boat até o mar da Irlanda, que separa a Inglaterra do país insular vizinho. O grupo identificou até a área específica para onde o capitão do submarino fora enviado — um quadrado de mar perto de

Liverpool. Nessa ocasião, o valor da informação de inteligência saltava aos olhos, e o Almirantado agiu de imediato. Enviou um alerta para a frota das águas territoriais britânicas, identificando a fonte de suas informações apenas como “autoridade confiável”. Contratorpedeiros afluíram do norte e do sul para a zona de patrulha do U-boat. Naquele momento, dois grandes transatlânticos da Cunard, o *Ausonia* e o *Transylvania*, estavam a caminho de Liverpool transportando canos de canhão fabricados pela Bethlehem Steel. O *Transylvania*, sob o comando do capitão Turner, também levava passageiros, entre eles 49 americanos. O Almirantado ordenou que os dois navios mudassem de rumo de imediato, seguindo o mais rápido possível para Queenstown, na costa meridional da Irlanda, e aguardassem a chegada de contratorpedeiros para escoltá-los até Liverpool. Ao chegar em segurança, Turner manifestou alívio por ter escapado do ataque dizendo: “Dessa vez eu os enganei.”²⁶

A Sala 40 tinha seguido o U-20,²⁷ do Kptlt. Walther Schwieger, registrando o tempo todo suas patrulhas: quando partiu, que rota tomou, para onde ia, e o que deveria fazer quando chegasse. No começo de março de 1915, o comandante Hope monitorou uma viagem que Schwieger fez ao mar da Irlanda, que coincidia com uma perturbadora mensagem transmitida por uma estação emissora naval da Alemanha localizada em Norddeich, na costa alemã do mar do Norte, logo abaixo da Holanda. Endereçada a todos os navios de guerra e submarinos alemães,²⁸ a mensagem fazia referência específica ao *Lusitania*, anunciando que o navio estava a caminho de Liverpool e chegaria em 4 ou 5 de março. O significado era óbvio: a marinha alemã considerava o *Lusitania* alvo legítimo.

O Almirantado achou a mensagem tão desconcertante que mandou dois contratorpedeiros se encontrarem com o navio para escoltá-lo até o porto. Um contratorpedeiro enviou uma

mensagem não codificada pedindo ao capitão do navio, Daniel Dow, que informasse sua posição para preparar a aproximação. Dow se recusou a dar a informação, temendo que a mensagem viesse de um U-boat. O encontro jamais ocorreu, mas Dow conseguiu chegar a Liverpool por conta própria. Foi logo depois disso que pediu para ser substituído, e o capitão Turner assumiu seu lugar.

Enquanto a primavera de 1915 avançava, os decodificadores da Sala 40 aprimoravam suas habilidades, deliciados e um pouco atônitos com o fato de que a marinha alemã não revisara seus livros de código. O Mistério continuava seguro, rendendo novas revelações sobre as viagens dos U-boats alemães.

★ ★ ★

MAIS PARA O fim de abril, enquanto o capitão Turner terminava os preparativos para a partida do Lusitania em 1º de maio, a Sala 40 soube de um novo surto de atividades de U-boats. Interceptações mostraram que na sexta-feira, 30 de abril, quatro U-boats partiram de suas bases. Em resposta, o chefe do Estado-Maior de guerra Oliver Boca Fechada mandou uma mensagem urgente e ultrassecreta para Jellicoe em Scapa Flow. “Quatro submarinos partiram ontem de Heligolândia”, dizia a mensagem.²⁹ Revelava os destinos previstos. “Parecem estar desenvolvendo bons doze nós. Não divulgue a fonte de informação em nenhuma das medidas que vier a tomar.” Dentro de algumas horas a Sala 40 descobriu que mais dois U-boats partiram de uma base em Emden, na costa alemã do mar do Norte. Um deles era o U-20 de Schwieger. Levando em conta que em um momento qualquer a marinha alemã só costumava manter em média dois U-boats no mar

do Norte ou no Atlântico, essa era uma novidade extraordinária.

Os decodificadores da Sala 40 não tiveram dificuldade em seguir o U-20 no primeiro e no segundo dia de viagem: o telegrafista de Schwieger repetiu a posição do navio catorze vezes em 24 horas.

A Sala 40 não precisava fazer nenhum esforço para compreender o motivo desse novo e perigoso assalto de U-boats. Na verdade, era a resposta da marinha alemã a um ardil preparado pelo próprio chefe da divisão de inteligência, Blinker Hall, na aplicação do que ele chamava de um dos primeiros princípios da profissão, “o de enganar o inimigo e induzi-lo ao erro”.³⁰

LUSITANIA

UMA PROCISSÃO DE PASSAGEIROS

No SÁBADO, 1º de maio, a onda de calor já se dissipara. A manhã estava fria, o céu cor de chumbo. A temperatura deixava o transporte das bagagens mais fácil para os passageiros que chegavam ao Píer 54 da Cunard, pois agora podiam usar seus casacos pesados em vez de carregá-los nos braços com as outras coisas que levavam, bengalas, guarda-chuvas, valises, embrulhos, livros e bebês, tudo exposto na calçada em frente ao terminal, à medida que táxis emergiam da Décima Primeira avenida numa longa e negra fila e paravam junto ao meio-fio. Grandes sacos acomodavam-se no piso dos táxis ao lado dos condutores e eram tirados por homens atarracados, fortes, de paletó aberto e quepes.

Todas essas coisas foram gravadas em filme por uma câmera cinematográfica posicionada à entrada do terminal.¹ Passageiros atravessavam seu campo de visão; homens de sobrecasaca, chapéu fedora ou boina; mulheres usando grandes chapéus com flores artificiais; crianças pequenas embrulhadas como se fossem viajar para o Ártico, uma delas com um gorro puxado até as orelhas. De vez em quando aparecia em surpreendente *close-up* o rosto de alguém, com aquele ar que os passageiros sempre têm em qualquer época: grave, concentrado, tentando pagar o taxista, segurar a bengala e as luvas — os dedos das luvas vazias parecendo

um úbere de vaca — e ainda prestar atenção à mala e ao baú que desapareciam dentro do terminal da Cunard.

Do outro lado do edifício, o casco do Lusitania se erguia muito alto, acima do cais, como uma parede negra de aço e rebites. Parecia tão indestrutível quanto qualquer coisa que se pudesse imaginar, mesmo numa época em que se imaginava muito e se confiava tanto em imensidade e em invenção.

As fornalhas em suas salas de caldeiras lampejavam com os foguistas aumentando a pressão para a partida, e as chaminés exalavam tranças de fumaça cinzenta para a névoa que pairava acima de tudo.

★ ★ ★

COMO SEMPRE, HAVIA passageiros famosos, e suas chegadas criavam um rebuliço entre os milhares de amigos, parentes e espectadores que se aglomeravam no cais para ver o navio partir. A Cunard tinha construído arquibancadas para honrar esse costume, naquele dia cheias como sempre; elas ofereciam uma vista não só do navio, mas de uma parte da baixa Manhattan e dos embarcadouros e navios que se projetavam de ambas as margens do Hudson. Pouco mais ao norte, ficavam os píeres da White Star Line, que três anos antes, quase no mesmo mês, deveriam ter recebido o Titanic. Entre os espectadores, a atenção dispensada ao Lusitania e aos seus passageiros era mais aguda do que de hábito, porque a advertência alemã tinha sido publicada nos jornais da cidade naquela manhã.

Ali estava Charles Frohman,² o empresário de teatro que tinha feito de Ethel Barrymore uma estrela e levava a peça *Peter Pan* para os Estados Unidos, para a qual vestira Maude Adams numa túnica verde floresta de gola larga, e ao fazê-lo gravara para sempre uma imagem específica do personagem

na imaginação do mundo. Frohman também produziu a peça *Sherlock Holmes*, com William Gillette no papel principal, de boné de caçador de veado e cachimbo de sepiolita. Frohman, usando terno azul trespassado, manquejava de forma acentuada e usava bengala. Uma amiga sua também subiu a bordo, Marguerite Lucile Jolivet, de 25 anos, conhecida em todo lugar pelo nome artístico de Rita Jolivet. Embora já tivesse atuado em peças shakespearianas em Londres, incluindo uma vez como Julieta, e aparecido em vários filmes mudos feitos na Itália, ainda era uma estrela incipiente, mas Frohman gostava dela, e seu interesse de certa forma assegurava à moça uma carreira vibrante. Ela estava indo à Europa para participar de mais filmes italianos.

Outra chegada foi a de George Kessler,³ rico importador de vinhos conhecido no mundo inteiro como “Rei do Champanhe”. De barba e óculos, lembrando certo psicanalista vienense, era famoso por oferecer festas elaboradas, ou “jantares esquisitos” — talvez o mais notável a “Festa da Gôndola”, que ofereceu em 1905 no Hotel Savoy em Londres, quando encheu de água o pátio do hotel, vestiu todo mundo de veneziano e serviu o jantar a convidados a bordo de uma gôndola gigantesca. Como se não bastasse, providenciou um bolo de aniversário — de um metro e meio de altura — transportado no dorso de um filhote de elefante.

O passageiro mais fascinante era, sem dúvida, Alfred Gwynne Vanderbilt I, filho e principal herdeiro do falecido Cornelius, cuja morte em 1899 fizera dele um homem rico. Um tanto libertino, Alfred era alto e esbelto, com olhos e cabelos escuros, e um gosto por roupas caras. Era uma presença bem-vinda a bordo, em especial para as mulheres, apesar de ser casado e ter uma história de escândalos. Sua primeira mulher, Ellen French, divorciara-se dele em 1908, acusando-o, como informou o *The New York Times*, de “comportar-se mal com uma mulher desconhecida”⁴ em seu vagão ferroviário

particular. A mulher era Mary Ruiz, casada com um diplomata cubano. O escândalo levou Ruiz ao suicídio. Vanderbilt casou-se mais uma vez, agora com Margaret Emerson, herdeira de uma montanha de dinheiro que devia sua existência à medonha dieta americana e suas consequências gástricas, a fortuna Bromo-Seltzer. Ela não estava a bordo. Vanderbilt também era membro do que um jornal de Minnesota chamou de clube “Perdi por Pouco”,⁵ um grupo de sortudos que incluía Theodore Dreiser, Guglielmo Marconi e J. P. Morgan, pessoas que tinham planejado viajar no Titanic mas, por uma razão ou por outra, mudaram de ideia. É desnecessário dizer que Vanderbilt viajava em grande estilo, tendo reservado uma das “Suítes Presidenciais” do Lusitania. Ele instalou seu *valet de chambre* a duas portas de distância no corredor, num quarto interno sem portinhola ou banheiro. Vanderbilt pagou 1.0001,50 dólares em espécie pelos dois bilhetes, quantia equivalente a mais de 22 mil dólares atuais.

Repórteres subiram a bordo, como era comum, à caça de passageiros famosos ou notórios para entrevistar, mas naquele dia seu interesse estava mais concentrado do que de costume. Um sinal da importância do transporte marítimo e da frequência com que os transatlânticos paravam em Nova York era o fato de todo jornal ter um repórter para as “notícias de navio”. Cada jornal dedicava uma página às chegadas e partidas dos grandes navios com píeres na cidade. Foi numa dessas páginas que a advertência alemã apareceu em numerosas edições matutinas do sábado.

Os repórteres de notícias de navio se concentravam em uma espécie de barracão perto de Battery Park, na baixa Manhattan, adjacente ao terminal da balsa de Staten Island, onde uma surrada porta verde dava passagem para uma sala repleta de mesas e telefones velhos usados por repórteres de uma dúzia de jornais e uma agência de notícias. Os jornalistas davam preferência a certos navios, em geral por razões

intangíveis. “Os navios têm personalidade”, escreveu Jack Lawrence,⁶ o repórter especializado do *New York Evening Mail*. Alguns “têm caráter e uma atmosfera cálida, amistosa, ao passo que outros são apenas placas de aço rebitadas em torno de turbinas latejantes”. Um dos favoritos era sempre o Lusitania. O navio invariavelmente gerava notícias, pois, como o mais rápido e luxuoso de todos os transatlânticos em atividade, costumava atrair os passageiros mais ricos e importantes. Parte do apelo do navio se devia também ao fato de que o veterano chefe dos comissários de bordo, James McCubbin, de 62 anos, gostava das atenções dos repórteres e os encaminhava aos passageiros de maior interesse potencial. Como comissário, McCubbin tinha a responsabilidade de tomar providências para que todos os passageiros estivessem acomodados em seus camarotes e cabines o mais depressa possível, guardar seus objetos de valor e — o que não era pouco — contabilizar suas despesas de bar no fim da viagem. Nas palavras do manual de serviço da Cunard, ele deveria “garantir a satisfação de todas as classes de passageiros”.⁷

Os repórteres visitavam o Lusitania por ocasião de suas partidas, mas também de suas chegadas, quando iam de barco até a estação de quarentena do porto de Nova York. Seguia-se um ritual. Eles se reuniam na cabine de McCubbin. O funcionário ordenava a um camareiro que trouxesse gelo, água com gás e duas garrafas de uísque escocês da Cunard Line. Ele fechava a porta e distribuía a lista de passageiros. A última dessas sessões ocorrera na semana anterior, após o Lusitania chegar de Liverpool com uma notícia desagradável para os jornalistas. McCubbin anunciou que a próxima viagem, a volta para Liverpool que partia no sábado, 1º de maio, seria sua última travessia. As regras da empresa exigiam que se aposentasse. “Estou prestes a me tornar o mortal mais inútil da face da terra”, disse ele aos jornalistas,⁸

“o marinheiro que deixa o mar e volta para casa”. Para ele, isso era uma piada. “Marinheiros não têm casa”, disse, acrescentando: “Quando um marinheiro fica tão velho que não pode mais trabalhar, deveriam costurá-lo em trapos de vela de estai e jogá-lo no mar.”

Na manhã de sábado, o repórter Jack Lawrence fez sua rotineira subida a bordo, mas dessa vez atrás de uma reportagem em especial. Levava consigo uma cópia da advertência da embaixada alemã.

Lawrence passou pelo camarote de Alfred Vanderbilt e bateu à porta. O próprio Vanderbilt veio abrir, trajando um terno elegante com um cravo cor-de-rosa na lapela. Na sala lá dentro, o criado de quarto trabalhava duro para arrumar as coisas que tirava de uma pequena montanha de malas. Lawrence tentara entrevistar Vanderbilt em outras viagens e descobrira que se tratava de um esforço inútil, porque era muito raro que ele tivesse algo a dizer. “Alfred Vanderbilt talvez fosse muito divertido quando estava no meio das mulheres”, escreveu Lawrence,⁹ “mas na presença de jornalistas era retraído como a mais tímida das pessoas”.

Vanderbilt comentou que parecia haver uma animação atípica a bordo. “Muita conversa sobre submarinos, torpedos e morte súbita”, disse. “Não acredito muito nisso. Que ganhariam se afundassem o Lusitania?”

Mostrou a Lawrence um telegrama que tinha recebido já depois de embarcar. “O Lusitania está condenado”, lia-se.¹⁰ “Não viaje nele.” Assinado, “Mort”. Vanderbilt disse que não conhecia ninguém com esse nome, mas se perguntava se não seria uma alusão a morte. “Provavelmente alguém tentando se divertir à minha custa.”

No convés, Lawrence encontrou Elbert Hubbard,¹¹ àquela altura um dos homens mais famosos dos Estados Unidos — um vendedor de sabão que se transformou em autor e fundou uma cooperativa em East Aurora, Nova York, chamada

Roycrofters, onde homens e mulheres fabricavam móveis, encadernavam livros, faziam gravuras e produziam artigos de couro e metal finamente trabalhados. Como autor, ele era mais conhecido pelo livro motivacional *Mensagem a Garcia*, sobre o valor da iniciativa pessoal, e por um relato do desastre do Titanic centrado na recusa de uma mulher a entrar num barco salva-vidas sem o marido; ia à Europa com o objetivo de entrevistar o cáiser Wilhelm. Hubbard também era famoso por cunhar aforismos incisivos, como “Um amigo é alguém que sabe tudo sobre nós e apesar disso nos ama”. Usava chapéu Stetson e plastrão preto extravagante — mais parecido com uma fita larga de embrulho de presente — e cabelos longos soltos. Quando Lawrence o abordou, Hubbard estava ao lado da mulher, comendo uma grande maçã vermelha.

Hubbard não tinha visto a advertência. “Quando lhe mostrei, ele se limitou a dar uma olhada e continuou mastigando a maçã”, escreveu Lawrence.¹² Hubbard tirou outra maçã do bolso e ofereceu a Lawrence. “Tome aqui, pegue uma maçã e não esquite a cabeça com esses maníacos de Potsdam. São todos uns malucos.”

Lawrence insistiu. E se a marinha alemã estivesse de fato planejando um ataque?

“O que eu faria?” disse Hubbard. “Ora, ficaria no navio. Estou velho demais para ir atrás de barcos salva-vidas e nunca fui muito bom para nadar. É, ficaríamos no navio.” E, voltando-se para a mulher: “Não ficaríamos, Ma?” Lawrence teve a impressão de que a sra. Hubbard não pensava do mesmo jeito.

Lawrence descobriu que pouquíssimos passageiros tinham lido a advertência alemã. Não se surpreendeu. “Quando nos preparamos para viajar num transatlântico ao meio-dia”, escreveu,¹³ “é raro nos sobrar tempo para sentar e folhear os jornais matutinos”.

Mesmo aqueles que tinham visto a advertência não lhe deram muita atenção. A ideia de que a Alemanha tivesse a audácia de tentar afundar um navio lotado de passageiros civis parecia além de qualquer consideração racional. E, mesmo que um U-boat tentasse, dizia o senso comum que por certo fracassaria. O Lusitania era simplesmente grande e rápido demais, e uma vez que entrasse em águas britânicas estaria sem dúvida muito bem protegido pela marinha da Grã-Bretanha.

Apenas dois passageiros cancelaram por causa da advertência, um rico comerciante de sapatos de Boston, chamado Edward B. Bowen, e sua mulher. Fizeram-no no último minuto. “Tive a sensação de que alguma coisa ia acontecer com o Lusitania”, diria Edward mais tarde.¹⁴ “Conversei sobre isso com a sra. Bowen e decidimos cancelar nossas passagens — embora eu tivesse um importante compromisso de negócios em Londres.”

Alguns outros cancelaram por razões de saúde ou de mudança de planos,¹⁵ ou porque tinham decidido, advertências à parte, que viajar num navio britânico em tempo de guerra não era prudente. A famosa atriz shakespeariana Ellen Terry planejava, a princípio, viajar com o produtor Frohman no Lusitania, mas bem antes de a advertência aparecer ela cancelou a reserva e foi para um navio americano, o New York. Aconselhou Rita Jolivet a fazer o mesmo, mas Jolivet manteve a reserva original. Um dos que cancelaram mencionando doença foi lady Cosmo Duff-Gordon, estilista de moda que tinha sobrevivido ao naufrágio do Titanic. Outro estilista, Philip Mangone, cancelou por razões não especificadas. Anos depois estaria a bordo do dirigível Hindenburg, em seu derradeiro e fatal voo; sobreviveu, apesar das graves queimaduras. Fora isso, o Lusitania estava bem cheio, sobretudo nas classes inferiores. A segunda classe estava tão cheia que vários passageiros

tiveram a boa surpresa de saber que seriam instalados na primeira classe.

Para aqueles que se sentiam pouco à vontade com a advertência alemã, a Cunard ofereceu palavras de consolo. O passageiro Ambrose B. Cross escreveu: “Desde o início, o pessoal do navio garantiu que não corríamos risco, que fugiríamos imediatamente de qualquer submarino, ou que o abalroaríamos, e assim por diante, de maneira que a ideia passou a ser vista como uma espécie de piada a ser contada à mesa do almoço ou do jantar.”¹⁶

Além disso, havia a convicção entre os passageiros de que ao ingressar em águas da costa oeste da Grã-Bretanha, no quadrilátero conhecido como Western Approaches, o navio seria recebido e escoltado pela Marinha Real até Liverpool. A Cunard incentivava essa crença, e talvez porque também acreditasse nisso, levando em conta esforços anteriores da Marinha Real para dirigir e escoltar navios da empresa. Bem antes de partir, Oscar Grab, importador de roupas de Nova York de 28 anos e recém-casado, marcou encontro com um representante da Cunard para falar de submarinos e da segurança em geral da travessia transatlântica. A mulher com quem Grab estava casado havia 39 dias lhe suplicado que tomasse um navio americano. Grab e o funcionário da Cunard tiveram uma longa conversa, durante a qual Grab foi informado de que seriam tomadas medidas para proteger o navio durante a travessia. Ele ficou tão tranquilo que comprou a passagem da primeira classe, embora deixasse para fazê-lo na véspera da partida.

Qualquer passageiro que tivesse lido a edição matutina do *The New York Times* teria encontrado em suas páginas garantias explícitas. Num artigo sobre a advertência, o jornal citava uma declaração do diretor da Cunard em Nova York, Charles Sumner, segundo a qual na zona de perigo “há um sistema geral de escolta de navios britânicos. A Marinha

Britânica é responsável por todos os navios britânicos, sobretudo os da Cunard”.¹⁷

— A velocidade de vocês também é uma salvaguarda, não é? — perguntou o repórter do *Times*.

— Sim — respondeu Sumner. — Quanto a submarinos, não tenho medo deles de jeito nenhum.

O passageiro Ogden Hammond, incorporador imobiliário e membro da Assembleia Legislativa de Nova Jersey, perguntou a um funcionário da Cunard se era seguro fazer a travessia no navio e obteve a seguinte resposta: “Perfeitamente seguro; mais seguro do que os bondes de Nova York”¹⁸ — possivelmente uma resposta imprudente, levando em conta a grande frequência de acidentes fatais com bondes na cidade.

A bordo do Lusitania, havia uma boa dose de humor negro, que era desfrutado de uma posição de conforto e confiança. “Claro que ouvimos boatos em Nova York de que eles *iriam* nos torpedear, mas nunca acreditamos nisso”, disse May Walker, uma das comissárias de bordo do navio.¹⁹ “Ríamos muito daquilo, dizendo que eles jamais nos alcançariam, éramos ligeiros demais, rápidos demais. Seria uma viagem igualzinha a qualquer outra.”

Uma das tarefas de Walker era tomar conta dos filhos dos passageiros. “Havia todo tipo de jogo, até com argolas. E desfiles de fantasia para eles”, disse ela. Festas eram dadas para crianças cujo aniversário caísse durante a viagem — “uma pequena festa privada”, nas palavras de Walker — com bolo confeitado com o nome do aniversariante. “Divertiam-se muito e podiam fazer o que quisessem.”

Nessa viagem, não lhe faltaria trabalho. Famílias britânicas estavam retornando para dar apoio ao seu país em tempo de guerra, e o tamanho e a velocidade do navio lhes davam certa tranquilidade. O manifesto de passageiros relacionava 95 crianças e 39 bebês.

Famílias inteiras embarcaram. A Cunard separou um conjunto de camarotes de primeira classe para Paul Crompton, da Filadélfia, sua mulher e seus seis filhos — um deles bebê — e uma babá, Dorothy Allen, de 29 anos. (Os bilhetes da Cunard não identificavam bebês pelo nome, talvez por ressentimento, uma vez que viajavam de graça.) Crompton era primo do presidente da Cunard, Alfred Allen Booth, cujo Grupo Booth era dono da linha de navios a vapor. Crompton presidia a subsidiária de artigos de couro do grupo. O diretor da Cunard em Nova York, Sumner, recebeu a família pouco antes do embarque e “tratou pessoalmente de assegurar o seu conforto durante a viagem”.²⁰ Do lado oposto do navio, um convés abaixo, a família Pearl, de Nova York, ocupou três camarotes de primeira classe, E-51, E-59 e E-67. Frederic Pearl assumiria um cargo na embaixada americana em Londres, e levava a mulher e quatro filhos: um de cinco anos, duas filhas de menos de três e um bebê. Os Pearls tinham *duas* babás. As crianças, incluindo o bebê, ficaram com as babás no E-59 e no E-67; os pais se acomodaram sozinhos, em relativa bem-aventurança, no E-51. A sra. Pearl estava grávida.

William S. Hodge, a caminho da Europa para assumir a administração do escritório da Baldwin Locomotive Works em Paris, viajava com a mulher e dois filhos jovens. Quando um repórter do *Times* perguntou no cais à sra. Hodges se tinha medo de viajar, ela riu e disse: “Se afundarmos, afundaremos todos juntos.”

Havia pais que viajavam para se juntar aos filhos, e filhos que viajavam para se juntar aos pais, e esposas e pais que esperavam voltar para suas famílias, como era o caso da sra. Arthur Luck, de Worcester, Massachusetts, viajando com os dois filhos, Kenneth Luck e Elbridge Luck, de oito e nove anos, para se juntar ao marido, um engenheiro de minas que os aguardava na Inglaterra. Por que, no meio de grandes

acontecimentos, sempre parece haver uma família com nome tão inapropriado é uma das questões imponderáveis da história.

★ ★ ★

ENTRE OS MENOS conhecidos dos passageiros que embarcaram no sábado de manhã, mas ainda assim importantes, havia uma mulher de 48 anos de Farmington, Connecticut, de nome Theodate Pope,²¹ Theo, para os íntimos. Estava com a mãe, que foi se despedir dela no porto, e com um homem vinte anos mais jovem, Edwin Friend, com quem viajaria para Londres. Theodate, que gostava de usar um turbante de veludo, era uma figura imponente, embora tivesse pouco mais de um metro e meio de altura. Tinha cabelos louros, queixo redondo e olhos de um azul vívido. Seu olhar era franco e direto, refletindo a independência que ela demonstrara a vida toda e que a fizera rejeitar a conduta que se esperava de uma mulher criada na alta sociedade. Sua mãe certa vez ralhou: “Você nunca se comporta como as outras meninas.”²² Os contemporâneos se referiam a ela pelo recém-cunhado rótulo de *feminista*.

Theodate tinha entre seus amigos a pintora Mary Cassatt, William James e o irmão dele, o autor Henry James, com que desenvolveu uma amizade íntima a ponto de dar a um cachorrinho o nome de Jim-Jam em homenagem a ele. Era uma das poucas arquitetas americanas importantes, tendo projetado uma venerável casa em Farmington, por ela chamada de Hill-Stead. Quando Henry James viu a casa pela primeira vez, antes mesmo de conhecer Theodate, inventou uma das mais singulares analogias da crítica arquitetônica, comparando a alegria que sentiu com “o efeito momentâneo de um grande e escorregadio doce inserido, sem aviso, entre

os lábios comprimidos de inanição semiconscente”.²³ No entanto, Theodate tinha outra paixão além da arquitetura. Era espiritualista e de vez em quando trabalhava como investigadora de fenômenos paranormais. A crença nesses fenômenos era generalizada nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha no começo do século XX, quando um Tabuleiro Ouija era presença regular nas salas de estar, a ser utilizado depois do jantar para sessões espíritas improvisadas. Com o advento da guerra, a crença na vida depois da morte estava pronta para ressurgir, com britânicos buscando consolo na ideia de que filhos mortos pudessem habitar, de algum modo, um ponto qualquer do espaço celeste. O interesse de Theodate em pesquisas “mediúnicas” explicava por que ela e Edwin Friend viajavam para Londres.

Filha única de um rico casal de Cleveland, ela passara a primeira fase da vida quase sempre sozinha. O pai, Alfred, era um magnata do ferro; a mãe, Ada, uma socialite. Viviam na avenida Euclid, mais conhecida na cidade como Rua dos Milionários. “Não me lembro de jamais ter me sentado no colo de minha mãe”, escreveu Theodate.²⁴ “Meu pai era tão ocupado com seus negócios que só quando eu tinha quinze anos se deu conta de que estava perdendo a filha.” Ela descreveu sua juventude “como a vida normal de um filho único elevada à extrema potência”, mas achava que esse período de solidão — pontuado por tédio esmagador e por depressão — lhe havia instilado um forte senso de independência. Aos dez anos começou a fazer plantas de casas e a esboçar fachadas, e seu sonho era um dia construir e morar numa casa de fazenda de sua própria autoria.

Para seus pais, em sintonia com os costumes e as maneiras da alta sociedade da época, Theodate era sem dúvida um peso. Aos dezenove, ela trocou seu nome de batismo, Effie, para Theodate, nome da avó, por respeito à devota crença da mulher no princípio quacre de dar mais

ênfase ao espiritual do que ao material. Ela tinha pouco interesse em “se apresentar” como debutante e nenhum no casamento, que via como um muro que barraria qualquer futura ambição que pudesse ter. Chamava o matrimônio de “coleira de ouro”. Os pais mandaram-na para uma escola privada em Farmington, a Escola para Senhoritas de Miss Porter, esperando que quando terminasse sua educação ela voltasse para ocupar o seu lugar nas altas-rodas de Cleveland. Mas Theodate gostou tanto de Farmington que resolveu ficar. Tornou-se sufragista; a certa altura, ingressou no Partido Socialista e passou a se divertir provocando o pai com sua conversa sobre socialismo.

Numa longa viagem pela Europa em 1888, quando tinha 21 anos, ela se tornou mais íntima do pai. Ele gostava de viajar e colecionar objetos de arte, e foi um dos primeiros colecionadores a assimilarem os impressionistas, numa época em que suas obras eram tidas como excêntricas, até mesmo radicais. Foi ele quem sugeriu que ela pensasse em seguir a arquitetura como profissão. Juntos eles vasculharam galerias de arte e estúdios de artistas em busca de obras que pudessem levar para Cleveland; compraram dois quadros de Claude Monet. Theodate esboçava os elementos arquitetônicos que lhe agradavam, uma coluna aqui, uma chaminé ali. Tinha pouco interesse por Paris, que chamava de “a maior nódoa da face da terra”,²⁵ mas adorava a Inglaterra, sobretudo suas aconchegantes casas de campo, o estilo de seus telhados, as paredes com hastes de madeira, os acolhedores vãos de porta. Traçava esboços da casa de fazenda ideal que tinha em mente.

Já que a arquitetura era um campo que quase sempre barrava a entrada de mulheres, Theodate inventou um jeito de aprender sozinha, de início fazendo cursos particulares com membros do departamento de arte da Universidade de Princeton. Com o apoio do pai, comprou uma casa de

dezessete hectares em Farmington. Por insistência dela, os pais resolveram se mudar para a mesma cidade e construir uma casa que serviria de mostruário para a coleção de arte de Alfred, a qual, além dos dois Monets, incluía obras de Whistler e Degas. O pai sugeriu que ela mesma projetasse a casa, sob a supervisão de um arquiteto na ativa. Ela escolheu a firma McKim, Mead & White, que, sem dúvida por causa da riqueza de Alfred, concordou com o plano. A carta que Theodate escreveu em seguida para o sócio fundador William Rutherford Mead mostrava que era uma mulher de caráter forte, se não autoritário. Escreveu: “Como o traçado é meu, espero decidir sobre todos os detalhes bem como sobre todas as questões mais importantes de planejamento que venham a surgir... Em outras palavras, será uma casa de Pope e não de McKim, Mead e White.”²⁶

O esboço e a construção da casa se tornaram um aprendizado de arquitetura para Theodate. Mas o projeto, concluído em 1900, deixou-a exausta. Naquele outono, ela escreveu em seu diário: “Espremi até a última gota de minha alma... na casa de meu pai.”²⁷

Em 1910 ela já era uma arquiteta plenamente amadurecida, que logo se tornaria a primeira com licença para trabalhar em Connecticut. Três anos depois, em agosto de 1913, seu pai morreu de hemorragia cerebral. Foi um golpe esmagador, e em sua tristeza ela resolveu construir uma escola preparatória para meninos em memória dele — mas uma escola que seria bem diferente de qualquer outra. Ela visualizava um campus estruturado à semelhança de uma pequena cidade na Nova Inglaterra, com lojas, prefeitura, correios e uma fazenda em atividade. Seu plano era dar ênfase ao desenvolvimento do caráter exigindo que os alunos dedicassem parte significativa do dia ao “serviço comunitário”, ajudando na fazenda e nas lojas, onde pudessem aprender ofícios como carpintaria e gravura. Nisso ela estava

perfeitamente afinada com o movimento de Artes e Ofícios, então dominante, que afirmava que o artesanato, além de trazer satisfação, resgatava as pessoas da desumanização causada pela revolução industrial. Em 1910 o movimento tinha tomado conta dos Estados Unidos, gerando cooperativas, como a Roycrofters, do também passageiro Elbert Hubbard, e uma nova e simples abordagem nas formas, evidente nas mobílias de Gustav Stickley e nas casas simples e esmeradas do chamado estilo Craftsman. Inspirou também a fundação de revistas como *House Beautiful* e *Ladies' Home Journal*.

No sábado de manhã, 1º de maio de 1915, Theodate sentia-se mais uma vez nas garras de uma profunda exaustão. O inverno tinha sido difícil, profissional e emocionalmente. Um incidente em particular ilustrava o desafio de ser mulher numa profissão masculina: um editor, achando que Theodate fosse nome de homem, pediu para incluir sua foto em um livro sobre os principais arquitetos de Nova York.²⁸ Ao descobrir, em uma ligação telefônica, que era uma mulher, retirou a oferta. Ela tivera também uma de suas periódicas recaídas de depressão, essa tão severa que precisou da assistência de uma enfermeira particular. Em fevereiro de 1915, escreveu: “Tenho uma insônia tão persistente que minhas noites são pesadelos de olhos abertos.”²⁹

Acreditava, porém, no poder regenerativo de sair para viajar. “Nada como a distração da viagem para quem está mentalmente exausto.”³⁰

Uma vez a bordo do Lusitania, Theodate foi conduzida por um comissário de bordo a sua cabine, um camarote no Convés D a boreste. Depositou a bagagem de mão e conferiu se o resto das malas tinha chegado. Se esperava dormir bem naquela noite, logo ficaria desapontada.



CHARLES LAURIAT, o livreiro de Boston, subiu a escada acompanhado da irmã, Blanche, e do cunhado, George Chandler. “Para mim foi uma surpresa ver que o acesso ao navio era permitido com tanta liberdade”, escreveu Lauriat.³¹ Estranhou que a irmã e o marido dela “pudessem subir a bordo sem que lhes fizessem qualquer pergunta”. Outros passageiros também perceberam a facilidade de acesso concedida a amigos e parentes que entravam no navio à vontade para se despedir.

Chandler levava a pasta de documentos e a valise do cunhado; Lauriat carregava a mala extensível contendo os desenhos e o exemplar de *Um conto de Natal* de Dickens. Chandler ainda brincou dizendo que o que ia dentro daquela mala era tão valioso que ele “preferia nem tocar nela”.³²

Os três se dirigiram à cabine de Lauriat, B-5, a mais próxima da proa do lado de boreste do Convés B. Embora aparentemente uma localização privilegiada, era um camarote interno, sem portinholas. Lauriat estava acostumado a viajar assim. Uma das primeiras coisas que fez foi colocar uma caixa de fósforos num lugar fácil de achar, para o caso de o gerador elétrico do navio falhar. Até então, tinha atravessado o Atlântico 23 vezes, quase sempre em navios da Cunard, mas aquela seria sua primeira viagem num dos célebres “galgos”.

Lauriat viu que o baú e a mala para sapatos despachados na estação em Boston já estavam no quarto. Verificou as trancas das malas e então ele, Blanche e Chandler voltaram ao convés, onde permaneceram até que os visitantes foram convidados a deixar o navio. De volta ao quarto, o livreiro tirou os desenhos da mala extensível e os colocou no compartimento superior da mala para sapatos, mais fácil de trancar; pôs *Um conto de Natal* na pasta de documentos.

Antes de embarcar, Lauriat lera a advertência da embaixada alemã, mas não lhe dera muita atenção; a ideia de cancelar jamais lhe passou pela cabeça. Usava seu terno de calças curtas e uma grande novidade, um relógio de pulso de corda, que mantinha regulado pela hora de Boston, sempre, onde quer que estivesse; era sua maneira de fixar-se em um ponto do mundo. Não falou com ninguém sobre os desenhos.

★ ★ ★

DWIGHT HARRIS, o nova-iorquino com o anel de noivado e a boia salva-vidas personalizada, guardou seus artigos de valor no escritório do comissário de bordo. Havia um pingente de brilhante e pérola, um anel de brilhante e esmeralda, um grande broche de brilhante, quinhentos dólares em ouro, e, é claro, o anel de noivado. Tirou alguns momentos antes de viajar para escrever um bilhete de agradecimento aos avós, que lhe deram um presente de boa-viagem. Usou papel timbrado do Lusitania. A advertência alemã, pelo visto, não lhe dera sossego. Seu estado de espírito estava repleto de pontos de exclamação.

“Mil vezes obrigado pelos deliciosos Bolo de Gelatina e Pasta de Hortelã!”, escreveu.³³ “Mal posso esperar a hora do chá!” Notou que o tempo começara a melhorar. “Que bom que está clareando — minha cabine é muito confortável — e devo tirar as coisas das malas depois do almoço!” Acrescentou que a prima Sallie tinha mandado uma cesta de frutas, e outro parente, Dick, um grande estoque de toranjas. “De modo que estou bem abastecido!”

Seu bilhete conseguiu alcançar a última mala do correio que deixou o navio antes da partida. O envelope trazia o carimbo de “Estação do Terminal do Hudson”.

★ ★ ★

OS COMISSÁRIOS ANUNCIARAM que todos os visitantes deveriam desembarcar. O repórter de navio Jack Lawrence saiu sem sequer tentar falar com o capitão Turner. Escreveu que o capitão “era da raça dos arrais de mares profundos que acreditam que lugar de jornalista é diante de sua escrivaninha em Park Row ou em Fleet Street, e que deveria haver uma lei proibindo-o de perambular em convés de navio”.³⁴ Em todos os encontros anteriores, Turner tinha sido frio e pouco amistoso. “Ele me parece um tipo de homem austero e distante, que conhece o seu ofício e não quer falar dele com ninguém.”

Apesar disso, Lawrence admirava Turner. Viu-o na principal escada do navio conversando com outro oficial e notou “a esplêndida figura que ele era”. Seu uniforme era azul-marinho, de paletó trespassado, com lapelas de sete centímetros e cinco botões em cada peito, mas apenas quatro a serem abotoados, como especificava o manual dos oficiais da Cunard. Os punhos do paletó — o verdadeiro show — eram rematados com “quatro filas de arremates de fio de ouro de meia polegada de largura”, de acordo com o manual. O quepe de Turner, também azul-marinho, tinha acabamento de couro e trança de pelo de cabra angorá, e o emblema da empresa na parte da frente: o leão da Cunard, chamado em tom levemente zombeteiro pelos tripulantes de “macaco” da Cunard, cercado por uma guirlanda de pontos de ouro. “Quando um comandante britânico sabe se vestir, e em geral sabe, é a última palavra naquilo que um capitão de navio mercante bem-vestido deve usar”, escreveu Lawrence.³⁵ “Sabe não apenas o que usar, mas como usar. É de uma distinção incomparável. Turner, naquele dia, era o senhor de

um dos grandes galgos do Atlântico Norte — o que se refletia na sua aparência.”

SALA 40

O ESTRATAGEMA DE BLINKER

EM LONDRES, o capitão Hall viu que seu novo plano para “enganar o inimigo e induzi-lo ao erro” começava a produzir efeito.

Esse era um excelente exemplo dos métodos ardilosos em que ele se destacava. Seu objetivo ao fazer isso era convencer os comandantes militares alemães de que uma invasão britânica a Schleswig-Holstein, no mar do Norte, era iminente, e, desse modo, levá-los a desviarem forças do principal campo de batalha na França. Em parceria com um oficial do serviço de contrainteligência interna da Grã-Bretanha, o MI-5, Hall fornecera aos alemães canais de espionagem com informações minuciosas, entretanto falsas, incluindo um relatório segundo o qual mais de cem navios de guerra e navios de transporte estavam se concentrando em portos da costa oeste e da costa sul da Grã-Bretanha, e não nos portos da costa leste, tipicamente usados para reabastecer as forças continentais britânicas. Para completar, Hall convenceu o Almirantado a ordenar uma parada em todo o tráfego marítimo entre a Inglaterra e a Holanda a partir de 21 de abril, o tipo de comando que costuma preceder o lançamento de uma invasão.

Os líderes militares alemães não acreditaram de início, mas esse novo anúncio se mostrou persuasivo. A Sala 40 ouviu o seguinte em mensagens enviadas de uma estação

alemã em Antuérpia em 24 de abril: “Um agente cuja confiabilidade ainda não foi comprovada informa da Inglaterra: Grande transporte de tropas da costa sul e oeste da Inglaterra para o Continente. Grande número de soldados em Liverpool, Grimsby, Hull.”¹

Logo Schwieger e comandantes de outros cinco U-boats receberam ordens para zarparem e destruírem qualquer coisa parecida com transporte de tropas.

A Sala 40 seguia de perto o U-20. O constante uso do telégrafo pelo navio fornecia ricos detalhes sobre seu curso e sua velocidade. Às duas da tarde da sexta-feira, 30 de abril, o submarino informou sua localização. Duas horas depois, informou mais uma vez, e continuou a fazer relatórios a cada hora até a meia-noite, e depois disso a cada duas horas até as oito da manhã do sábado, 1º de maio.

★ ★ ★

A DESCOBERTA DE uma nova incursão de U-boats ocorreu num clima de crescente ameaça.

O Almirantado recebeu dezenas de mensagens relatando vislumbres de submarinos, na maioria falsos, mas mesmo assim inquietantes. Um policial irlandês afirmou ter visto três U-boats viajando juntos pelo rio Shanon, hipótese improvável. Na costa leste da Inglaterra, um navio capturou um torpedo não detonado boiando no mar, com sinais que o identificavam como pertencente ao U-22, navio-irmão do submarino de Schwieger. No extremo sudeste da Itália, um jovem comandante austríaco de U-boat chamado Georg von Trapp, que se tornaria para sempre famoso ao ser encarnado por Christopher Plummer no filme *A noviça rebelde*, disparou dois torpedos contra um grande cruzador francês, o Leon Gambetta. O navio afundou em nove minutos, matando 684

marinheiros. “Então a guerra é isto!” — escreveria Von Trapp mais tarde.² Disse ele ao seu oficial superior: “Somos como salteadores, aproximando-nos sorrateiros de um navio que de nada suspeita, de maneira covarde.” Para ele, combater nas trincheiras ou a bordo de uma torpedeira seria melhor: “Ali ouvimos tiros, ouvimos nossos camaradas tombarem, ouvimos os feridos gemerem — a raiva toma conta de nós e podemos atirar em alguém para nos defendermos ou porque sentimos medo; num assalto, pode-se até gritar! Mas aqui! Basta sangue-frio para afogar uma multidão de homens numa emboscada!”

★ ★ ★

No SÁBADO, 1º de maio, citando o novo reide do U-20 e dos outros U-boats, o Almirantado adiou a partida de dois navios de guerra programados para participarem de exercícios de tiro em mar aberto.

A certa altura daquele dia, o Almirantado soube pelo capitão Hall do aviso publicado pela embaixada da Alemanha em Nova York naquela manhã, que parecia aconselhar passageiros a não viajarem no Lusitania.³ No fim do dia, a notícia era do conhecimento de todos os britânicos e americanos que liam jornais. As datas de partida do navio e da sua chegada a Liverpool, prevista para uma semana depois, agora ocupavam o primeiro plano da consciência pública.

Mas a Sala 40 e os oficiais familiarizados com o Mistério sabiam bem mais do que isso: sabiam que a estação telegráfica alemã em Norddeich vinha divulgando informações sobre o Lusitania, e que os seis recém-despachados U-boats estavam a caminho. A Sala 40 sabia que um desses submarinos era o U-20, prolífico matador de navios e homens,

que rumava para uma zona de patrulhamento em águas frequentadas por todos os navios de carga e de passageiros da Cunard com destino a Liverpool, e a serem logo mais atravessadas pelo próprio Lusitania.

Embora essa acumulação de fatos — um novo enxame de submarinos, um grande transatlântico a caminho em face de uma advertência pública — parecesse um estímulo para noites maldormidas entre os homens mais poderosos do Almirantado, nem o novo surto de atividades de U-boats, nem a iminente chegada do U-20 foram comunicados ao capitão Turner. Também não houve qualquer esforço para escoltar o Lusitania ou desviá-lo da sua rota, como o Almirantado fizera com o navio em março daquele ano e com o Transylvania e o Ausonia em janeiro.

Como todo mundo na Cunard, o capitão Turner não tinha ideia da existência da Sala 40.

★ ★ ★

O FOCO DO Almirantado estava em outro lugar, em um navio diferente, que considerava muito mais valioso.

WASHINGTON

PERDIDO

EM WASHINGTON, EDITH Galt passou a ocupar cada vez mais os pensamentos e a imaginação do presidente Wilson. Durante todo o mês de abril, ela foi uma convidada regular nos jantares da Casa Branca, embora, por respeito ao decoro, os dois sempre jantassem na presença de outras pessoas. A certa altura, discutiram um livro de que Wilson tinha gostado muito, chamado *Round My House: Notes of Rural Life in France in Peace and War* [Em torno da minha casa: notas sobre a vida rural na França em tempos de paz e de guerra], de Philip Gilbert Hamerton. Wilson encomendou a um livreiro um exemplar para Edith, mas enquanto esperavam lhe enviou um volume da Biblioteca do Congresso. “Espero que lhe dê algum prazer”, escreveu ele, na quarta-feira, 28 de abril.¹ “Tudo o que desejo é lhe dar prazer — você tem me dado tanto!”

Disse mais: “Se chover esta noite, será que você acharia interessante vir para cá e ler um pouco — e, se *não* chover, toparia um novo passeio?” Para ele, “passeio” significava uma das voltas que gostava tanto de dar no Pierce-Arrow da Casa Branca.

Ela recusou o convite com polidez, pois prometera passar o fim do dia com a mãe, mas agradeceu muito e disse que seu bilhete tinha ajudado a “encher a taça da minha felicidade”.² Sua letra contrastava agudamente com a de Wilson. Onde a

dele se inclinava para a frente e avançava pela página em perfeitas falanges horizontais, a dela pendia para trás, mudando de rota e amontoando-se, numa mistura de letra de forma e letra cursiva, com ondulações aleatórias aqui e ali, como se escrevesse todas as suas cartas numa carruagem correndo sobre paralelepípedos. Ela lhe agradeceu pelo fecho do bilhete: “Seu amigo sincero e agradecido, Woodrow Wilson.” Tinha sido particularmente bem-vindo naquela noite de quarta-feira, depois de um dia de tristeza causada pela depressão, à qual ela parecia inclinada.³ “Esse penhor de amizade”, escreveu, “apaga as sombras que me perseguiram o dia todo, e faz do vinte e oito de abril um dia especial em meu calendário”.⁴

O livro encomendado chegou à Casa Branca pouco depois, e na sexta-feira, 30 de abril, Wilson mandou entregá-lo na casa de Edith, perto de Dupont Circle, com um bilhete: “É um grande privilégio poder compartilhar um pouco que seja do seu pensamento e da sua confiança. Deixa-me de novo animado e me faz sentir como se minha vida *privada* tivesse sido recriada. Mas, melhor que isso, me dá esperança de que algum dia eu lhe possa ser útil, iluminar os dias com sincera simpatia e total compreensão. Seria uma imensa felicidade.”⁵ Também mandou flores.

Ao tornar os dias dela mais agradáveis, ele aliviava os seus. Ali em Edith, em meio ao caos do mundo, encontrava um objetivo a que se dedicar e que o livrava, pelo menos por um tempo, do temor de uma ampliação da guerra e do destino do mundo em geral. Ela era “um paraíso — um refúgio —, um lugar seguro”.⁶ Mais que isso, sua presença ajudava-o a clarear seus pensamentos sobre as aflições nacionais. Durante os passeios de fim de tarde no Pierce-Arrow da Casa Branca, ele lhe falava da guerra e de suas preocupações como provavelmente falaria com a falecida mulher, Ellen, o que o ajudava a pôr os pensamentos em ordem. “Desde o

início”, escreveu Edith, “ele sabia que poderia confiar em minha prudência e que o que dizia ficava só entre nós”.⁷

Ao mesmo tempo, Edith começara a ver a própria vida através de novas lentes. O interesse de Wilson e o vigor e a graça do mundo para o qual ele a conduzira fizeram seus dias parecerem mais vazios e menos dignos. Embora tivesse tido uma educação um pouco desorganizada, ela ansiava viver num plano mais alto, participar de boas conversas sobre arte, livros e as tectônicas convulsões dos acontecimentos mundiais. Um de seus amigos, Nathaniel Wilson, que não tinha parentesco algum com o presidente, certa vez afirmou acreditar que ela ainda viria a ter influência sobre os grandes acontecimentos — “talvez os bons e os maus dias de um país”.⁸ Porém ela precisaria estar aberta a isso, avisou. “Para estar à altura das coisas que sinto que acontecerão na sua vida, você precisa trabalhar, ler, estudar, pensar!”⁹

Edith via seus passeios com o presidente Wilson como “avivadores”.¹⁰ Sentia uma ligação intuitiva. Trocava com ele lembranças do Velho Sul, os dias difíceis logo depois da Guerra Civil. Nunca tinha conhecido um homem como Wilson — tão brilhante, mas também caloroso e interessado em seus sentimentos.¹¹ Era tudo muito inesperado.

Contudo, Edith ainda não percebera que Wilson era agora um homem apaixonado, e como observou Irwin “Ike” Hoover, o porteiro da Casa Branca, ele não era “homem de meias medidas na vida amorosa, uma vez que o germe achasse o lugar onde descansar”.¹²

O camareiro do presidente, Arthur Brooks, foi sucinto: “É um caso perdido.”¹³

★ ★ ★

MESMO DISTRAÍDO COMO estava pelos encantos da sra. Galt, Wilson também andava cada vez mais preocupado com a direção tomada pelos acontecimentos mundiais. A frente ocidental se tornara uma máquina recíproca de sangue e violência, cada lado avançando e em seguida se retirando numa terra de ninguém emaranhada de arame farpado, esburacada de bombas e atulhada de homens mortos. No sábado, 1º de maio, os alemães iniciaram uma série de assaltos no saliente de Ypres, no episódio que se tornaria conhecido como a *Segunda* Batalha de Ypres, e mais uma vez usaram gás venenoso.¹⁴ Nenhum dos lados ganhou terreno desde a “primeira” batalha, no outono anterior, apesar de as baixas somadas se contarem às dezenas de milhares. Nesse dia, porém, a ofensiva alemã conseguiu obrigar os britânicos a recuarem quase até a cidade de Ypres. Um médico canadense que cuidava dos feridos num posto de socorro em Boezinge, Flandres ocidental, na Bélgica, escreveria posteriormente o mais famoso poema resultante da guerra: “Nos campos de Flandres papoulas balançam/Entre as cruzes, fileiras e mais fileiras...” [*In Flanders fields the poppies blow/Between crosses, row on row...*]¹⁵ Até o fim do mês, os britânicos recuperariam o terreno perdido e avançariam mais quase mil metros, ao custo de dezesseis mil mortos e feridos, ou quase dezesseis homens por metro conquistado.¹⁶ Os alemães perderiam cinco mil.

Um soldado no saliente de Ypres, em Messines, Bélgica, escreveu sobre a frustração do impasse nas trincheiras: “Ainda estamos em nossas antigas posições e continuamos irritando os ingleses e os franceses. O clima é miserável e com frequência passamos dias e dias com água até o joelho e, o que é pior, debaixo de fogo cerrado. Só pensamos em descansar um pouco. Tomara que logo mais toda a frente comece a avançar. Não pode continuar assim para sempre.”¹⁷

O autor era um soldado de infantaria alemão de ascendência austríaca chamado Adolf Hitler.

Em outra parte, uma frente inteiramente nova estava prestes a ser aberta.¹⁸ Esperando romper o impasse na Europa, Churchill orquestrou um imenso bombardeio naval com desembarque anfíbio contra a Turquia, nos Dardanelos. A ideia era atravessar o estreito combatendo e entrar no mar de Mármara, para lá se unir à marinha russa no mar Negro e, com uma espetacular demonstração de força naval, forçar a Turquia a se render. Uma ofensiva pelo rio Danúbio até a Áustria-Hungria viria em seguida. Parecia fácil. Os planejadores imaginavam até que talvez pudessem completar o violento avanço para o mar Negro só com navios. Um velho provérbio vinha ao caso: o homem põe, Deus dispõe. O resultado foi um desastre — navios perdidos, milhares de homens mortos e outra frente imóvel, dessa vez na península de Gallipoli.

Enquanto isso, no Cáucaso, uma investida russa contra forças turcas ganhava terreno firmemente. Os turcos atribuíram suas perdas às populações locais de armênios — suspeitas de estarem ajudando os russos — e começaram uma matança sistemática de civis armênios.¹⁹ Até 1º de maio, mais de cinquenta mil armênios haviam sido mortos: homens, mulheres e crianças, na província de Van, leste da Turquia. O chefe da igreja armênia fez um apelo direto a Wilson; ele relutou.

Os Estados Unidos, seguros em sua fortaleza de neutralidade, observavam a guerra de longe e achavam tudo insondável. O subsecretário de Estado Robert Lansing, segundo homem mais poderoso do Departamento de Estado, tentou expressar o fenômeno em palavras em um memorando interno. “É difícil, talvez impossível, para nós, aqui nos Estados Unidos, avaliarmos a grande Guerra Europeia em sua plenitude”, escreveu.²⁰ “Passamos a ler quase com indiferença

sobre vastas operações militares, sobre linhas de batalhas que se estendem por centenas de quilômetros, sobre milhares de homens que morrem, sobre milhões que sofrem todas as provações, sobre desperdício e destruição generalizados.” O país se acostumara a tudo aquilo, escreveu. “A chacina de mil homens entre as trincheiras no norte da França, ou de outros mil num cruzador que naufragou se tornaram lugar-comum. Lemos as manchetes dos jornais e deixamos para lá. Os detalhes perderam o interesse.”

Mas as ramificações do conflito pareciam estender-se com insistência cada vez maior rumo às praias dos Estados Unidos. Em 30 de abril, cinco semanas após o afundamento do Falaba e da perda do passageiro americano Leon Thrasher, chegaram a Washington os primeiros detalhes sobre outro ataque, no qual uma aeronave alemã bombardeara um navio mercante americano, o Cushing, que atravessava o mar do Norte. Três bombas caíram, mas só uma acertou. Não houve feridos e os danos foram mínimos. Um dia antes, em outro memorando interno, Lansing escrevera: “Um neutro em época de guerra internacional deve sempre demonstrar tolerância, mas jamais, ao longo da história, a paciência e a tolerância dos neutros foram submetidas a teste tão severo como agora.”²¹

Ele percebeu um significado preocupante no ataque contra o Cushing. “A política naval alemã é de destruição intencional e indiscriminada de navios, independente de nacionalidade”, escreveu ele ao secretário Bryan, no sábado, 1º de maio.²² Mas Wilson e Bryan, apesar de incomodados com o incidente, resolveram tratá-lo com mais circunspeção, como indicava uma reportagem do jornal *The New York Times*: “Não se pensou, nos escalões oficiais, que alguma questão séria tivesse sido levantada, porque se acredita que as bombas não foram jogadas em uma atitude deliberada, mas sob a impressão de que se atacava um navio hostil.”²³ Era uma

avaliação generosa; na época, o Cushing navegava sob bandeira americana, e os proprietários tinham pintado o nome do navio no casco com letras de quase dois metros extensão.

Outra notícia, de natureza mais perturbadora, ainda não tinha chegado ao *Times* ou à Casa Branca. Naquele sábado — dia da partida do Lusitania —, um U-boat alemão havia torpedeado um petroleiro americano, o Gulfight, perto das ilhas Sorlingas, na costa da Cornualha, na Inglaterra, matando dois homens e provocando a morte do capitão por ataque cardíaco. O navio por pouco não afundou e estava sendo rebocado para a ilha de St. Mary, a maior das Sorlingas, 45 milhas a oeste da Cornualha.²⁴

Em Washington, o amanhecer trouxe apenas um lindo sábado de primavera, prometendo temperaturas na faixa dos 20°C, levando os homens às lojas de roupas para adquirirem os primeiros chapéus de palha²⁵ da estação. As copas dos chapéus deveriam ser mais baixas naquele ano, as abas mais largas; dos cavalheiros, é claro, esperava-se que usassem luvas de verão feitas de seda, para manter as mãos, como um deles resumiu, “frescas e limpas”.²⁶ O dia prometia ser um daqueles em que Wilson poderia satisfazer seu sonho, sua esperança de amor e de fim da solidão.

LUSITANIA

A CAMINHO

A PARTIDA DO navio estava prevista para as dez horas, mas houve um contratempo. Em um período de guerra, o Almirantado tinha autoridade para requisitar para o serviço militar qualquer navio de bandeira britânica. Quase no último minuto, um navio de passageiros aportado em Nova York, o Cameronia, que fazia a linha para Liverpool e Glasgow, foi recrutado. Seu capitão recebeu a ordem quando estava prestes a zarpar. Cerca de quarenta passageiros e seus objetos pessoais, além de cinco tripulantes mulheres, tiveram que ser transferidos para o Lusitania. Não dá para saber como todos se sentiram, levando em conta a notícia daquela manhã sobre a advertência alemã, embora pelo menos um relato afirme que ficaram satisfeitos, pois o Lusitania representava o auge do luxo marítimo, e eles achavam que o navio os levaria a Liverpool em muito menos tempo do que o menor e mais lento Cameronia.

A bordo do Lusitania, um passageiro, Richard Preston Prichard, aproveitou o atraso para tirar da bagagem uma de suas duas câmeras e levá-la ao convés para fotografar a cidade e o porto. Era uma Kodak nº 1, que, dobrada, ficava tão compacta que cabia no bolso de um casaco.

Prichard tinha 29 anos e media 1,78 metro de altura. A mãe e o irmão o chamavam de Preston, talvez para evitar o infeliz ritmo inerente à pronúncia de Richard Prichard. Eis a

descrição que fizeram dele: “Cabelos castanhos escuros, testa alta, olhos azuis e traços proeminentes. *Covinha muito funda no queixo.*”¹ O destaque é deles, e de fato a fenda no queixo de Prichard era um marco saliente. Em outro homem, seria desfiguradora, mas nele era apenas um traço de um rosto incontestavelmente bonito, enfeitado por lábios grossos, sobrancelhas escuras, pele clara e bastos cabelos escuros penteados numa onda que começava na testa, tudo isso ancorado por aqueles olhos azuis, tão notáveis num homem com cabelos e sobrancelhas escuros — “um rosto muito interessante”, disse um passageiro, “com características marcantes, que, uma vez visto, dificilmente seria esquecido”.²

Prichard estudava medicina na Universidade McGill, em Montreal, Canadá, onde ingressara depois de tentar vários empregos, incluindo lenhador e fazendeiro. Mudara-se do Canadá após a morte do pai, para ganhar dinheiro e mandá-lo para a mãe na Inglaterra. Viajava na segunda classe, quarto D-90, cabine interna em frente à barbearia do Lusitania, e dividia acomodações com três homens, todos estranhos entre si. Ocupava um beliche superior e levava consigo três malas. Costumava usar um prendedor de gravata com um aro de ouro incrustado com minúsculas cabeças de lava vermelhas e brancas, faces esculpidas em rochas vulcânicas comumente usadas como relevo em camafeus e broches. Trazia na mala dois ternos, um azul marinho e outro, mais informal, de tecido verde.

No convés, encontrou outro jovem, Thomas Sumner, de Atherton, Inglaterra, que também tinha uma câmera. (Sumner não tinha qualquer parentesco com o diretor da Cunard em Nova York, Charles Sumner.) Ambos queriam tirar fotos do porto. O dia estava fresco e cinzento — “bem sem graça”, como disse Sumner³ —, e os dois ficaram em dúvida quanto ao tempo de exposição. Assim iniciaram uma conversa sobre fotografia.

Sumner gostou de Prichard de imediato. Viu nele “outro sujeito como eu”. Ambos viajavam sozinhos e estavam destinados a se encontrar com frequência durante a travessia. Sumner gostava do jeito de Prichard de aproveitar a vida sem incomodar ninguém. “Parecia muito agradável e se divertia de uma forma muito sossegada”, escreveu, “você vai entender o que quero dizer, [ele] não anda por aí fazendo balbúrdia como tantos outros quando se divertem”. Um companheiro da segunda classe, Henry Needham, disse sobre Prichard: “Era muito querido a bordo, organizava as partidas de uíste e parecia cuidar de quase tudo.”⁴ Uma partida de uíste era um acontecimento social, durante o qual os passageiros se juntavam em duplas e jogavam até uma delas vencer.

Prichard estava a caminho da Inglaterra para uma visita e, de acordo com um dos companheiros de cabine, Arthur Gadsden, estava animadíssimo com a viagem — “contando as horas” para chegar, disse Gadsden.⁵

★ ★ ★

A TRANSFERÊNCIA DOS passageiros do *Cameronia* levou duas horas. Embora mais tarde esse atraso adquirisse um significado bem maior do que sua brevidade talvez sugira, no momento foi apenas irritante. O capitão Turner se orgulhava de sua habilidade para administrar as chegadas e partidas do *Lusitania*, o que significava soltar as amarras exatamente na hora marcada.

Turner não ligou para a advertência alemã. Pouco antes de partir, estava no convés de passeio, conversando com Alfred Vanderbilt e Charles Frohman, quando um dos repórteres de navio — aparentemente, não foi Jack Lawrence — aproximou-se e perguntou a Vanderbilt se ele achava que daquela vez

teria tanta sorte como quando decidira não viajar no Titanic. Vanderbilt sorriu, mas não disse nada.

Turner pôs a mão no ombro de Vanderbilt e respondeu ao repórter: “Você acha que toda essa gente teria reservado passagem no Lusitania se achasse que poderia ser apanhada por um submarino alemão? É a melhor piada que ouço em muitos dias, essa conversa sobre torpedeamento do Lusitania.”⁶

Vanderbilt e Turner riram muito.

★ ★ ★

HOUVE OUTRO ATRASO, mas esse foi, pelo menos em parte, de responsabilidade do capitão. Sua sobrinha, a atriz Mercedes Desmore, subira para uma rápida visita e quase ficou presa a bordo quando a tripulação, tendo embarcado todos os passageiros extras do Cameronia, removeu a prancha de acesso. Turner ordenou com raiva que a prancha fosse recolocada para que a sobrinha descesse. O processo retardou mais ainda a saída do navio.

Um passageiro, o cenógrafo Oliver Bernard, tomou nota. “O capitão Turner”, escreveu, mais tarde, “foi negligente no porto em Nova York num momento em que o navio já deveria estar navegando — tinha uma parenta a bordo”.⁷ Ao fazer essa acusação, Bernard já compreendia o que quase ninguém mais parecia compreender, ou seja, que naquela viagem, devido à convergência de forças díspares, fazer as coisas no tempo certo era tudo. Até mesmo o menor atraso poderia influenciar a história.

★ ★ ★

OS HOMENS QUE operavam a câmera cinematográfica na frente do terminal da Cunard mudaram-se para uma perspectiva mais alta, aparentemente o telhado do prédio, até que a câmera ficasse mais ou menos na altura do passadiço do navio, apontando as lentes para baixo a fim de registrar cenas no convés. No filme, os passageiros amontoam-se a boreste, muitos deles acenando com lenços do tamanho de fraldas de pano. Um homem agita uma bandeira americana, enquanto uma mulher ao lado apoia o bebê num parapeito do convés.

Um pouco depois disso, um jovem marinheiro sobe a escada da ponte de atracação, uma plataforma elevada e estreita que se estende sobre o convés perto da popa. Iça uma bandeira branca num poste a bombordo e sai correndo para içar outra igual do lado boreste, sinal visual de que a partida é iminente. Em seguida, pouco depois do meio-dia, o Lusitania começa a deslocar-se para trás. A câmera continua parada, mas o lento e suave movimento do navio produz a ilusão de que é ela que se move, numa tomada panorâmica de toda a extensão do navio.

Um tripulante em cima de um barco salva-vidas cuida de suas cordas. Um taifeiro sai a passos enérgicos de uma cabine da primeira classe e se dirige a um passageiro, como se transmitisse um recado. No alto de uma escada, olhando na direção da câmera, está um homem que os cinegrafistas reconhecem de imediato, Elbert Hubbard, de chapéu Stetson, embora seu plastrão mal apareça sob a frente abotoada do sobretudo.

A ponte do navio passa na frente, no nível da câmera, e eis que surge Turner, no fotograma 289. Está de pé na ponte, a boreste. Enquanto o navio desliza, o capitão, sorridente, se vira para as lentes e tira o chapéu num breve aceno, e se recosta confortavelmente no parapeito.

Quando o navio acaba de recuar para o Hudson, dois rebocadores empurram com cautela sua proa para o sul, rio

abaixo, e o navio começa a se deslocar por conta própria. Depois que o Lusitania enfim sai de cena, os desembarcadouros de Hoboken aparecem na distância, densamente obscurecidos por fumaça e névoa.

O filme acaba.

★ ★ ★

ENQUANTO DESCIA O rio, Turner manteve a velocidade lenta, com cargueiros, barçaças, rebocadores e balsas de todos os tamanhos ajustando o curso para dar passagem.⁸ O Hudson era movimentado ali. Uma carta marítima de 1909 mostra a margem de Manhattan tão atulhada de píeres que chega a lembrar um teclado de piano. O rio era também surpreendentemente raso, apenas fundo o bastante para aceitar o calado de quase onze metros do Lusitania. A tripulação de Turner tinha equilibrado tão bem o navio que, na hora da partida, o calado na proa, indicado pelas marcas no casco, estava apenas dez centímetros mais fundo do que na popa.

O rio era ladeado de píeres e terminais; na margem de Nova Jersey — à direita quando o navio descia —, ficavam os vastos cais cobertos de trilhos de várias ferrovias, entre elas a Erie, a Pennsylvania e a New Jersey Central. Na margem esquerda, havia uma sucessão de píeres com nomes que, descendo o Hudson, falavam da ubiquidade das viagens marítimas:

South Pacific Co.
Colonial Line
Albany Line
Clyde Line
Savannah Line

People's Line
Old Dominion Line
Ben Franklin Line
Fall River Line
Providence Line

Lá também estavam as muitas balsas que transportavam cargas e passageiros entre Nova Jersey e a cidade, com terminais nas ruas Desbrosses, Chambers, Barclay, Cortland e Liberty. A balsa para a Estátua da Liberdade saía da extremidade meridional de Manhattan.

Enquanto o Lusitania deixava o porto, os sinais da guerra apareciam. O navio passou por um dos grandes transatlânticos da Alemanha, o gigantesco Vaterland, atracado a um dos embarcadouros de Hoboken. Mais de 60% maior que o Lusitania em tonelagem bruta, o Vaterland certa vez recebera a “Blue Riband”, mas no primeiro dia da guerra o navio buscou segurança no porto de Nova York para evitar ser capturado e posto em uso pela marinha britânica, possibilidade bem real, como os passageiros do Lusitania não tardariam a descobrir. O Vaterland e sua tripulação estavam desde então efetivamente confinados em Nova York. Pelo menos outros dezessete navios de passageiros alemães estavam presos também.

Abaixo de Battery, onde o Hudson e o East River se juntam para formar a baía de Nova York, as águas ficavam mais fundas e espaçosas. Ali Turner passou por pontos de referência familiares. À direita, a ilha Ellis, e logo em seguida, é claro, a senhorita Liberdade na ilha de Bedloe; à esquerda, a ilha do Governador com sua fortaleza-prisão circular, Castle Williams, seguida por Red Hook, no Brooklyn, e pelo quebra-mar de Erie Basin.⁹ Ao longe, espalhavam-se os desembarcadouros de Black Tom, um vasto paiol de munição, que antes do fim da guerra seria destruído num suposto ato

de sabotagem. Sempre atento ao tráfego, Turner seguiu em baixa velocidade, especialmente no Narrows, que costumava ficar atulhado de transatlânticos e cargueiros, e era perigoso em nevoeiros. Sinos tocavam na névoa quando ondas aleatórias balançavam as boias de sinalização, evocando sons de igreja no domingo de manhã.

Enquanto isso, o chefe dos taifeiros e os demais empregados de bordo realizavam a costumeira inspeção à procura de passageiros clandestinos. Como era tempo de guerra, entregaram-se à tarefa com cuidado especial e logo detiveram três homens.¹⁰ Pareciam falar apenas alemão; um carregava uma câmara.

A descoberta foi transmitida ao capitão de estado-maior Anderson. Ele por sua vez pediu ajuda a Pierpoint, o detetive de Liverpool, e mandou chamar o intérprete do navio. Descobriram pouca coisa, além de que os três homens eram mesmo alemães. O que os clandestinos pretendiam não ficou claro, mas segundo conjeturas posteriores provavelmente queriam encontrar e fotografar provas de que o navio estava armado ou carregava contrabando de munição.

Os três foram trancafiados abaixo do convés, numa prisão improvisada, onde permaneceriam até a chegada a Liverpool, para serem entregues às autoridades britânicas. A notícia das prisões foi escondida dos passageiros.

★ ★ ★

ALTA PIPER, FILHA da famosa médium, não conseguiu embarcar nem pediu reembolso da passagem.¹¹ Incapaz de ignorar as vozes noturnas, mas, ao que tudo indica, também incapaz de cancelar a viagem, ela fez o que sempre fizeram as pessoas indecisas ao longo da história: deixou o tempo passar,

fazendo e refazendo as malas na manhã da partida, até por fim ouvir o apito distante que anunciava a saída do navio.

U-20

RUMO À ILHA DE FAIR

AO AMANHECER DO sábado, houve café, pão, geleia e chocolate a bordo do U-20. Os ventiladores do submarino produziam um zunido monótono.¹ Schwieger, na torre de comando, notou que o mar estava calmo, “aqui e ali chuva e névoa”.² Um navio apareceu adiante, mas tão obscurecido pelo nevoeiro acinzentado que ele preferiu não atacar. Tripulantes se revezaram para fumar no convés, passatempo proibido dentro da embarcação.

A bruma ficou mais densa, de tal maneira que às 7h15 Schwieger mandou imergirem para a profundidade de cruzeiro habitual, 22 metros. Isso seria suficiente para garantir que o U-20 passasse por baixo até mesmo dos navios de calado mais fundo. Era uma prática prudente, pois U-boats, apesar da terrível reputação, eram embarcações ao mesmo tempo frágeis, complexas e primitivas.

Os homens serviam como lastro.³ Para nivelar o navio com rapidez, ou acelerar uma imersão, Schwieger mandava os tripulantes correrem para a proa ou para a popa. O caos talvez parecesse engraçado no início, como uma cena de policiais trapalhões no cinema mudo, exceto pelo fato de essas manobras serem executadas tipicamente em momentos de perigo. Os U-boats eram tão sensíveis a alterações na carga que o simples lançamento de um torpedo exigia que os

homens mudassem de lugar para compensar a súbita perda de peso.

Esses submarinos tinham tendência a se acidentar. Eram dotados de complicados sistemas mecânicos de direção, mergulho, ascensão e regulação de pressão. No meio de tudo isso, havia torpedos, granadas e projéteis de artilharia enfiados onde coubessem. Ao longo do fundo do casco ficava o conjunto de baterias do navio, cheias de ácido sulfúrico, que em contato com a água do mar produzia o mortal gás cloro. Nesse ambiente, erros simples podiam provocar, e provocavam, catástrofes.

Um navio, o U-3, afundou na primeira viagem.⁴ Quando estava a pouco mais de três quilômetros do estaleiro, o capitão mandou testar a submersão. Tudo parecia bem até que o convés do U-boat deixou a superfície e a água começou a entrar através de um cano usado para ventilação.

O navio afundava pela popa. O capitão mandou os tripulantes, 29 homens, para a proa; ele e dois outros ficaram na torre de comando. Enquanto todos se espremiavam na frente, a água enchia o submarino atrás deles, elevando a pressão do ar a níveis dolorosos. Tudo ocorreu na mais absoluta escuridão.

As baterias começaram a gerar gás cloro, que subiu numa névoa esverdeada. Parte desse gás entrou no compartimento de proa, mas o sistema de purificação de ar o impediu de alcançar concentrações letais. O suprimento de ar diminuiu.

Em terra, só se soube da crise duas horas depois, quando então dois guindastes flutuantes e um navio de resgate, o Vulcan, foram despachados. Os socorristas adotaram um plano para erguer a proa até a superfície, a fim de que os homens saíssem pelos dois tubos lança-torpedos da frente.

Os mergulhadores levaram onze horas para passar os cabos necessários em volta da proa. Os guindastes começaram a içar o navio. A proa apareceu.

Os cabos romperam.

O submarino voltou a cair no mar. Os mergulhadores tentaram mais uma vez. Essa tentativa durou mais catorze horas. Àquela altura, os 29 tripulantes tinham ficado amontoados na proa, na escuridão, quase sem ar, por mais de 27 horas. Mas dessa vez deu certo. Os homens emergiram pelos tubos, cansados, com falta de ar, porém vivos.

A torre de comando onde estavam o capitão e os outros dois homens continuava sob a água. Mais cinco horas se passaram antes que o Vulcan pudesse enfim trazer o navio inteiro para a superfície. Quando abriram a escotilha da torre de comando, os socorristas encontraram o interior quase enxuto, mas os três homens estavam mortos. O gás cloro infiltrara-se na torre pelos tubos acústicos projetados para que os oficiais se comunicassem com a sala de controle abaixo.

Uma investigação revelaria que o indicador que regulava a válvula de ventilação por onde a água entrou no navio fora instalado de forma incorreta. Mostrava a válvula fechada quando, na realidade, estava aberta.

Esse desfecho, porém, ainda foi melhor do que o do episódio envolvendo um U-boat de treinamento que afundou com todos a bordo e levou quatro meses para ser içado. Mergulhadores que participaram de uma primeira e frustrada tentativa de resgate ouviram pancadas do lado de dentro. Quando o navio foi enfim trazido à tona, a causa do desastre ficou óbvia. Esbarrara numa mina. Sobre o que ocorreu lá dentro, um marujo presente quando a escotilha foi arrombada encontrou vívidos indícios do tipo de morte que os submarinistas mais temiam. Escreveu ele: “Os arranhões nas paredes de aço, as unhas destroçadas dos cadáveres e as manchas de sangue nas roupas e nas paredes eram testemunhos horríveis demais.”⁵

★ ★ ★

O NEVOEIRO CONTINUOU denso até as onze horas da manhã de sábado, quando Schwieger determinou que a visibilidade era boa o suficiente para emergir e passar a usar o motor a diesel. Era sempre importante recarregar as baterias, para o caso de um encontro inesperado com um contratorpedeiro ou de súbita aparição de um bom alvo.

Logo depois de emergir, o telegrafista de Schwieger tentou comunicação com o Ancona, na base do U-20 na Alemanha. Não houve resposta. O telegrafista informou, porém, que captara “forte atividade telegráfica do inimigo” ali perto, a quinhentos metros. Schwieger lhe pediu que parasse de mandar mensagens, para que a presença do submarino não fosse revelada.

O U-20 continuou em direção ao norte, a boa distância da costa leste da Inglaterra, seguindo um curso que o levaria ao topo da Escócia, depois seguiu para o sul pela costa ocidental do país. Dali Schwieger avançaria mais para o sul, até a Irlanda, navegando pela costa oeste da ilha e virando à esquerda para entrar nos mares Celta e da Irlanda, entre a Irlanda e a Inglaterra, e alcançando seu destino, a baía de Liverpool. Essa rota era bem mais longa, certamente, do que a feita pelo canal da Mancha, mas também muito mais segura.

O navio avançava contra vagas de 1,20 metro de altura e ventos de nordeste. Os vigias de Schwieger procuravam outras embarcações, mas naquelas condições tão cinzentas e lúgubres era difícil avistar as colunas de fumaça exaladas pelos navios a vapor.

A visibilidade permaneceu fraca o dia inteiro e no fim da tarde voltou a piorar, até que Schwieger se viu mais uma vez envolvido pelo nevoeiro. A essa altura, o U-20 atravessava as rotas marítimas da costa de Edimburgo, Escócia, que se

afunilavam no estuário do Forth. Num dia de sol, com tantos navios indo e vindo, a possibilidade de encontrar um alvo naquelas águas seria alta, mas na cerração um ataque seria impossível e o risco de colisão, grande. Às quatro da tarde, ele mandou submergir de novo para a profundidade de cruzeiro.

Naquela noite, os céus clarearam, com estrelas se estendendo em arco de horizonte a horizonte. O U-20 emergiu e Schwieger traçou uma rota para a ilha de Fair, nas ilhas Shetland, sobre a linha imaginária que dividia o mar do Norte e o oceano Atlântico.

Havia dois dias no mar, sem conseguir mais se comunicar com seus superiores, Schwieger estava inteiramente por conta própria.

LUSITANIA

RENDEZ-VOUS

UMA VEZ FORA do porto de Nova York, o Lusitania acelerou, mas o capitão ainda não dera ordem para chegar à velocidade de cruzeiro. Antes de qualquer coisa, tinha um encontro marcado depois que o navio saísse de águas territoriais americanas, e não fazia sentido desperdiçar carvão para atingir a velocidade máxima se logo mais teria que fazer a embarcação parar por completo.

O convés do navio ficou bem mais frio ao ser exposto aos ventos do Atlântico e à brisa produzida pelo movimento contínuo. Alguns passageiros ainda ficaram um tempo debruçados nos parapeitos para ver a costa se afastar, mas a maioria entrara para se instalar em suas acomodações e desfazer as malas. Crianças maiores perambulavam pelos conveses, fazendo amizades e experimentando várias maneiras de se divertirem, incluindo — isso mesmo — *shuffleboard* no convés superior. As crianças pequenas — pelo menos na primeira e na segunda classes — foram apresentadas às comissárias que tomariam conta delas durante a viagem e as manteriam ocupadas enquanto os pais faziam as refeições em suas respectivas salas de jantar.

Theodate Pope, a arquiteta-espiritualista, e seu companheiro, Edwin Friend, foram para a sala de leitura da primeira classe, parte da qual era reservada às mulheres, apesar de o acesso também ser permitido aos homens, já que

o local também funcionava como biblioteca do navio. Era um cômodo grande, mas confortável, que ocupava a largura do Convés A, o andar mais alto da embarcação, equipado com escrivaninhas e cadeiras. As paredes eram cobertas de seda pálida, cinza-claro e creme.¹ Cortinas de seda num tom de rosa chamado Rose du Barry pendiam nas janelas. O tapete era rosa claro. Aos homens era reservada uma sala de tamanho similar mais para dentro do Convés A, chamada de Sala para Fumantes, forrada com lambris de noqueira.

Theodate encontrou um exemplar da edição matutina do *Sun*, jornal de Nova York, e começou a ler.²

O editorial dava bastante atenção a uma visita do secretário de Estado William Jennings Bryan a Nova York no dia anterior.³ Ele tinha deixado um pouco de lado suas preocupações internacionais para falar num encontro em Carnegie Hall, em apoio a uma campanha do pregador Billy Sunday para convencer as pessoas a renunciarem ao álcool e assinarem um compromisso de “abstinência total”. Numa conversa anterior sobre o assunto, na Filadélfia, o secretário Bryan tinha atraído uma multidão de dezesseis mil pessoas. Os organizadores em Nova York esperavam uma aglomeração similar no salão. Não foi o que se viu. Apenas 2.500 pessoas tinham aparecido, deixando mais ou menos um terço do espaço vazio. Bryan usava terno preto, casaco preto de alpaca e gravata preta. No fim da palestra, num brinde à plateia, ele ergueu uma taça — de água com gelo. Brooker T. Washington, que acabara de fazer 59 anos, levantou-se para falar também e assinou um dos cartões de compromisso de Billy Sunday.

Outra notícia, vinda de Washington, informava sobre o desgosto do presidente Wilson com o fato de críticos continuarem a repreendê-lo por permitir que o filme *The Clansman* [O homem do clã], de D. W. Griffith, fosse apresentado na Casa Branca. Já era maio, a exibição ocorrera

em 18 de fevereiro, com a presença de Wilson, suas filhas e membros do seu gabinete. Baseado no romance *The Clansman*, de Thomas Dixon, que trazia como subtítulo “Um romance histórico da Ku Klux Klan”, a obra descrevia os supostos males da época da Reconstrução e pintava a Klan como heroica salvadora dos recém-oprimidos brancos do sul. O filme, ou *photoplay*, como era chamado na época, tornara-se um grande sucesso nacional, embora os críticos, em particular a Associação Nacional para o Progresso das Pessoas de Cor, então com seis anos, denunciasses seu conteúdo e realizassem protestos em frente aos cinemas, levando Griffith a dar ao filme o nome mais palatável de *O Nascimento de uma Nação*. Na sexta-feira, 30 de abril, o secretário particular do presidente, Joseph Tumulty, tinha divulgado uma declaração em que afirmava: “O presidente desconhecia totalmente o caráter da obra antes de sua apresentação e em momento algum manifestou aprovação.”⁴ Wilson concordara em assistir à apresentação, disse Tumulty, “como um gesto de cortesia para com um velho conhecido”.

E, é claro, havia as últimas notícias da guerra. Um agressivo avanço alemão contra os russos ao longo do mar Báltico tinha ganhado terreno; o vaivém da luta em Champagne e ao longo do Mosa não ganhara nada.⁵ Tropas alemãs reforçaram sua posição no saliente de Ypres. Na província de Van, os turcos renovaram seus ataques contra civis armênios; bem mais a oeste, forças aliadas na península de Gallipoli tinham desbaratado os turcos, segundo se dizia, embora essa notícia não demorasse a ser contestada. Havia também um breve relato sobre o bombardeio do navio americano Cushing.

★ ★ ★

THEODATE ABOMINAVA A guerra. Ela via a Alemanha como totalmente errada e rejeitava as tentativas deste país de pôr a culpa na Grã-Bretanha. “Que mais eles poderiam esperar após terem insultado por anos a Inglaterra, que agora está, simples e honradamente, cumprindo seu acordo com a Tríplice Aliança?”, escreveu Theodate, referindo-se à intervenção britânica em defesa da neutralidade belga.⁶ Ela ansiava por uma esmagadora vitória dos aliados que deixasse a Alemanha destruída “e irreconhecível”. No entanto, não queria que os Estados Unidos se envolvessem. Em outubro tinha ouvido o seguinte de um médium espírita, conhecido seu, que afirmava ter recebido uma mensagem do além: “Em circunstância alguma, seja qual for, os Estados Unidos devem participar como beligerantes no conflito europeu.”⁷ Theodate tinha encaminhado a mensagem para o presidente Wilson.

O que mais chamou a atenção de Theodate naquela edição do *Sun* foi uma notícia no alto da primeira página, sobre a advertência da embaixada alemã. Era a primeira vez que lia sobre o assunto. A única advertência que tinha visto até aquela altura estava no folheto “Informações para os passageiros”, que recebera da Cunard após comprar a passagem e que incluía os nomes dos outros viajantes da primeira classe e a seguinte nota: “Informa-se aos passageiros que, segundo consta, Jogadores Profissionais viajam com frequência em Navios a Vapor do Atlântico, e pede-se que tomem as devidas precauções.”⁸

O *Sun* apresentava o anúncio alemão em termos benignos, sob o título: “Alemanha toma providências para conter viagens ao exterior.” A notícia incluía o texto da advertência, classificando-o como o primeiro passo de uma campanha alemã “para deter viagens de americanos à Europa no próximo verão”.⁹

Theodate comentou o assunto com Friend e disse: “Isso significa, é claro, que eles querem nos pegar.”¹⁰ Mas tinha

certeza de que o Lusitania seria escoltado quando entrasse em águas britânicas. Essa expectativa a tranquilizava.

★ ★ ★

NELLIE HUSTON, DE 31 anos, de retorno à Inglaterra após quase um ano na casa dos tios em Chicago, começou a escrever uma longa carta para uma mulher chamada Ruth, o que planejava continuar fazendo durante toda a viagem. Era repleta de detalhes triviais. Ela comentava que a segunda classe, onde viajava, tinha ficado lotada por causa dos passageiros adicionais do Cameronia — tão lotada que o café da manhã agora era servido em dois turnos. Queixava-se de ter sido designada para o primeiro, às 7h30, o que significava ter que levantar às sete. Comentou ainda que o dia estava surpreendentemente frio e que felizmente tinha trazido um casaco grosso.

Muitos amigos e parentes sabiam que ela estava partindo aquele dia no Lusitania. “Nossa!”, escreveu. “As cartas que recebi hoje. O taifeiro que as distribuía achou graça. Disse que só podia ser meu aniversário.”¹¹ Amigos e parentes mandaram cartas e presentes. “Recebi um par de meias de seda de Prue e um pedaço de seda de Tia Ruth e uma rosa. Recebi cartões de Nellie Casson, Will Hobson, Tom, Edith Klaas e uma bela carta de Lu, à qual vou responder.”

Alguns estavam preocupados com a viagem. “Fiquei tão surpresa ao saber que Will e Bee choraram, não achei que fossem se preocupar.” Ela mesma odiava chorar, mas, escreveu, “senti muita vontade de chorar desde que parti”.

★ ★ ★

AO ENTRAR EM águas internacionais, Turner desacelerou o Lusitania. A distância, três grandes embarcações se materializaram na névoa. Eram navios de guerra britânicos, ali estacionados para manter o Vaterland e os outros transatlânticos alemães presos no porto de Nova York. Turner ordenou “À ré, toda” a fim de parar.

Dois dos três navios eram cruzadores, o HMS Bristol e o HMS Essex; o terceiro era o Caronia, transatlântico da Cunard convertido para uso militar e agora fortemente armado. Turner tinha sido seu capitão. Os dois cruzadores pararam a boreste do Lusitania, o Caronia a bombordo, cada qual a uma distância equivalente a um décimo de milha náutica, aproximadamente 180 metros. As três embarcações baixaram pequenos barcos, e marinheiros de cada um remaram para o Lusitania, através de “véus de neblina em espiral”,¹² como recordou o capitão James Bisset, comandante do Caronia. Os barcos carregavam correspondência destinada à Inglaterra. “Mal havia uma brisa para enrugar a superfície do oceano”, escreveu Bisset. “Uma leve neblina envolvia os navios, como uma mortalha.”

Bisset avistou o capitão Turner e o capitão de estado-maior Anderson no passadiço. Conhecia bem os dois homens. Anos antes, Bisset servira sob o comando de ambos como terceiro oficial do Umbria, um navio de passageiros mais antigo.

Turner e Anderson foram até a asa de bombordo da ponte e acenaram para os oficiais no passadiço do Caronia. Todo mundo parecia conhecer todo mundo, tendo servido abaixo, ao lado ou acima uns dos outros ao longo dos anos. Depois que Turner e Anderson voltaram para dentro do passadiço, o segundo oficial do Lusitania, Percy Hefford, apareceu na asa de bombordo. “Era um amigo especial para mim”, recordou Bisset. Antes de ingressarem na Cunard, os dois tinham servido juntos num arcaico navio a frete. O maior desejo de

Hefford era servir a bordo do Lusitania. “E lá estava ele”, escreveu Bisset.

Os dois homens usavam os braços para sinalizar saudações e despedidas.

— Até logo!

— Boa sorte!

— Boa viagem!

Depois que os barcos retornaram para seus respectivos navios, o capitão Turner deu ordem para acelerar ao máximo. Avante, toda. As gigantescas hélices do Lusitania ergueram uma cachoeira de água à popa, e o navio começou a movimentar-se. Turner fez soar sua buzina de neblina três vezes, a “Despedida do Marinheiro”.

Via de regra, todas as fornalhas e caldeiras do Lusitania estariam completamente ocupadas durante uma travessia, com as quatro chaminés vomitando fumaça, mas a guerra provocara um declínio tão drástico nas viagens que a Cunard se viu obrigada a reduzir custos no que fosse possível. Turner recebera ordens em novembro para navegar usando apenas três das praças de caldeiras, para economizar 1,6 mil toneladas de carvão por viagem.¹³ Mas isso também reduzia a velocidade máxima em 16%, de 25 para 21 nós, o que era irônico, levando em conta a proposta original do navio. Embora parecesse uma redução modesta, diminuía em cem milhas náuticas a distância diária percorrida pelo Lusitania, acrescentando um dia inteiro à travessia transatlântica.

Um homem a bordo de um dos navios de guerra tirou uma fotografia, tida como a última do Lusitania, que mostrava o navio navegando em direção ao nevoento Atlântico, despejando fumaça por apenas três chaminés. A Cunard não divulgou a mudança, e poucos passageiros sabiam que fora adotada, se é que algum deles chegou a saber.

SALA 40

CADÊNCIA

REGISTROS DE POSIÇÃO INTERCEPTADA: U-20¹

SÁBADO, 1º DE MAIO DE 1915

2:00: “EM 25D ÁREA 7 (55.21 N [LATITUDE] 3.15 E
[LONGITUDE])”

4:00: “EM 157A ÁREA 5 (55.39 N 2.45 E)”

6:00: “EM 124A ÁREA 5 (55.51 N 2.15 E)”

8:00: “EM 59A ÁREA 5 (56.15 N 1.18 E)”

REGISTROS TERMINAM.

PARTE II

CORDA DE PULAR E CAVIAR

U-20

“O MOMENTO CEGO”

Às 8H25 DE domingo,¹ a ilha de Fair era visível cinco quilômetros adiante, a boreste, mas Schwieger ainda não podia enxergar o principal ponto do arquipélago das Órcades, ao largo do extremo setentrional da Escócia, que ele agora esperava avistar a bombordo. Mainland era a maior das ilhas nas Órcades e tinha o ponto mais elevado.

Nesse terceiro dia do cruzeiro, havia nova tensão no navio. O U-20 estava prestes a deixar atrás de si “Bright Hans” e entrar nas águas fortemente vigiadas do Atlântico Norte, ao norte da Escócia, na vizinhança da grande base britânica de Scapa Flow. Schwieger não deve ter ficado surpreso, portanto, ao avistar, logo depois de registrar sua localização, dois contratorpedeiros ao longe, deslocando-se com uma deliberação que sugeria patrulhamento.

Ordenou submersão rápida, desceu para a torre de comando e fechou a escotilha atrás de si.

★ ★ ★

SIMPLES NA TEORIA, submergir era, na verdade, um processo complexo e perigoso, que levava tempo e deixava os U-boats expostos a ataques.² Com uma tripulação bem treinada, um submarino da classe do U-20 poderia mergulhar de uma

condição de total emersão até um nível de profundidade suficiente para passar por baixo dos cascos dos maiores navios em apenas 75 segundos.³ Numa crise, porém, cada segundo poderia parecer muito longo. Certos navios mais antigos precisavam de dois minutos e meio a cinco.⁴ Os tripulantes os apelidavam de “navios suicidas”.⁵ Durante o mergulho, um U-boat ficava mais vulnerável, sujeito a abalroamentos de navios de guerra e a canhonadas de longa distância. Bastava um projétil para impedir um submarino de mergulhar, eliminando sua vantagem e seu único meio de fuga.

Os homens que controlavam os hidroplanos — lemes horizontais — da proa e da popa do U-20 ajustaram-nos para máxima submersão: os lemes da proa para baixo, os da popa para cima. Ao submergir, um submarino não se limitava a encher seus tanques de lastro com água e afundar. Quando avançava impulsionado por motores, a água fluía sobre os lemes da mesma forma que o ar sobre as asas e abas de uma aeronave, empurrando a embarcação para baixo. A água do mar só era bombeada para os tanques no volume necessário para atingir determinada profundidade. Achar esse ponto exigia muita perícia, pois variava de um dia para o outro, mesmo de um momento para o outro, uma vez que as condições do mar mudavam e o peso do navio diminuía constantemente. O disparo de um torpedo fazia um U-boat de repente ficar 1.360 quilos mais leve. Até o consumo de alimento diminuía seu peso de forma perceptível. As caixas e os engradados onde a comida era armazenada iam para o mar; o suprimento de água doce, significativa fonte de peso, caía a cada dia.

A flutuabilidade da água do mar muda de acordo com as variações de temperatura e salinidade. No Báltico, a submersão acontece muito mais prontamente do que nas águas mais salgadas do mar do Norte. Um submarino que

atravessasse a foz de um rio poderia, de uma hora para a outra, ver-se afundando por causa do jorro de água doce, como um avião que passa por bolsões de ar. Mudanças na temperatura devido à corrente e à profundidade também afetam a flutuabilidade. Um erro de cálculo poderia causar uma catástrofe. Um U-boat poderia fazer um rápido e inesperado movimento para a superfície, ficando à vista de um contratorpedeiro.

O mau tempo complicava ainda mais as coisas. Ondas altas podiam impedir os hidroplanos de mergulhar de forma adequada no mar. O comandante Paul Koenig lembrava-se de uma manhã aterradora quando, depois de vir à tona numa tempestade, avistou a coluna de fumaça de um contratorpedeiro nas proximidades e ordenou uma submersão de emergência.⁶ Os homens da sala de controle abriram respiradouros para colocar água nos tanques dos dois lados da proa e reduzir a flutuabilidade. Mas o navio permaneceu na superfície. Koenig observava por uma das minúsculas janelas da torre de comando com crescente ansiedade, vendo cada nova onda erguer a proa no ar.

Koenig mandou virar os hidroplanos até o seu ângulo máximo e avançar a toda velocidade, esperando que a aceleração aumentasse o impulso dos lemes para baixo. Ainda assim, o submarino permaneceu na superfície, subindo e desabando nas ondas.

Enfim os lemes mergulharam e o navio começou a descer. Mas então apareceu outro problema. A embarcação afundava num ângulo tão acentuado que Koenig teve que se segurar no visor do periscópio para não cair. O “manômetro”, que registra a profundidade, mostrava um ritmo alarmante de imersão. Então veio um impacto. Os homens foram lançados para a frente, junto com tudo o mais que não estivesse aparafusado no navio.

Houve um momento de silêncio. O mostrador do manômetro projetava uma luz avermelhada na sala de controle.⁷ Um oficial rompeu a tensão: “Bem, parece que chegamos.”⁸

O navio estava parado num ângulo muito inclinado, cerca de 36 graus. A popa balançava para cima e para baixo. Os motores continuaram funcionando, “estremecendo a intervalos de um jeito que fazia todo o barco rugir, de popa a proa”, escreveu Koenig. O chefe de máquinas foi o primeiro a compreender o que estava acontecendo. Ordenou parada total.

Koenig entendeu. A proa do submarino estava alojada no leito marinho, que, de acordo com suas cartas, ficava 31 metros abaixo da superfície. O submarino tinha duas vezes esse comprimento. Com a ação das ondas, a popa sobressaía na superfície a intervalos, e as hélices giravam no ar, produzindo um gêiser de espumas visível a longa distância. Koenig temia — esperava — que a qualquer momento um tiro do contratorpedeiro arrebetasse o casco.

Agora, com o problema definido, o capitão mandou a tripulação encher os tanques de lastro da popa e tirar água da proa. Aos poucos o submarino subiu e se endireitou, mas permaneceu submerso, em segurança. Koenig ordenou velocidade máxima para sair dali.

★ ★ ★

AO SUBMERGIR, FAZER cada coisa a seu tempo era crucial. Ao descer, os maquinistas do U-20 desligavam os motores a diesel e ligavam os elétricos. Respiradouros e passagens de descarga que levavam ao exterior do casco eram fechados e as portinholas, trancadas. Feito isso, Schwieger dava a ordem para começar a recolher água nos tanques de lastro. O ar era

expulso através de válvulas no topo, e a água do mar entrava pelas válvulas embaixo. Motores de sucção ajudavam a puxar água. Para acelerar o processo, Schwieger mandava um contingente de marinheiros à proa.⁹

Quando o U-20 estava quase alcançando sua velocidade de cruzeiro, Schwieger mandava bombear ar de volta aos tanques para conter a descida do navio. Os tripulantes sempre sabiam quando esse ponto era atingido, porque as bombas passavam a funcionar com um rosnado furioso.¹⁰

Na sala de controle, os timoneiros mantinham a profundidade ajustando os hidroplanos. Para subir à profundidade de periscópio, manobravam apenas com os lemes, sem encher os tanques de lastro com ar. Isso dava mais precisão e reduzia a possibilidade de que o navio viesse à tona inesperadamente. Enquanto submerso, um U-boat tinha que ficar o tempo todo em movimento, mantido em boa e constante posição pelos hidroplanos. A única exceção era quando o submarino estivesse em águas rasas, onde pudesse encostar no fundo. Em mares profundos, como o Atlântico Norte, isso era impossível, pois as pressões no leito marinho esmagariam o casco. O constante movimento para a frente causava um problema: quando o periscópio estava fora, produzia uma esteira na superfície, uma pluma branca de água visível a quilômetros.

Quando o U-20 descia, toda a atividade cessava por alguns instantes, exceto aquelas tarefas que não faziam barulho. Como sempre, os tripulantes aguçavam os ouvidos para detectar vazamentos e monitorar a pressão de ar interna.

Então vinha o momento que os tripulantes achavam tão excitante, quando o navio, já submerso, avançava pelo mar de um jeito diferente de qualquer outra embarcação, não atravessando as ondas, como navios de superfície, mas planando como um pássaro no ar.

Um pássaro cego, no entanto. As janelas na torre de comando só permitiam ver o que estava muito perto e, em todo caso, estavam quase sempre cobertas por venezianas de aço. Viajar assim exigia uma grande dose de confiança, porque Schwieger não tinha como saber o que viria pela frente. Naqueles tempos anteriores ao advento do sonar, um submarino viajava às cegas, confiando apenas na exatidão das cartas náuticas. O grande medo dos homens dos U-boats era que uma embarcação abandonada e meio afundada ou uma rocha não cartografada atravessasse o seu caminho.

★ ★ ★

POUCO DEPOIS DO meio-dia de domingo, Schwieger deu ordem para subir. Agora viria “o momento cego”, no linguajar dos comandantes, aquele intervalo assustadoramente longo pouco antes de o periscópio rasgar a superfície.¹¹ Todos ficavam de ouvidos atentos a ruídos de navios transmitidos através do casco — a precipitação da água passando por uma proa, o zumbido de hélices. Não havia outra maneira de saber o que havia lá em cima. Enquanto Schwieger olhava pelo visor, a água ficava mais brilhante e mais clara. Esses segundos eram, de acordo com um comandante, “dos mais estressantes que um homem seria capaz de aguentar”.¹²

O maior temor de Schwieger e seus colegas de profissão era que o periscópio emergisse dentro do raio de alcance de um contratorpedeiro, ou pior, na rota dele. Um U-boat já emergiu tão perto de um navio que seu casco negro encheu as lentes. O comandante, de início, achou que estivesse vendo uma nuvem de tempestade particularmente escura.

No momento em que o periscópio rompeu a superfície, Schwieger fez um rápido giro de 360° para ver a paisagem circundante. Não viu nada que o preocupasse. Nisso o U-boat

levava vantagem significativa sobre os navios de superfície. Era possível ver a fumaça das chaminés de navios a vapor a uma grande distância, mas os vigias a bordo desses navios precisariam estar bem mais perto para avistá-lo.

Schwieger deu ordem para emergir o submarino por completo. Então, além de usar os hidroplanos, os tripulantes podiam ajustar a mistura de ar e água nos tanques de lastro para aumentar a flutuabilidade. Dentro do U-20, os tripulantes ouviam um rugido quando o ar comprimido era injetado nos tanques para expulsar a água do mar. Às vezes, um comandante optava por acabar de emergir, expondo o convés do navio; ou viajava “à tona da água”, só com a torre de comando acima da superfície, criando uma sensação parecida com a de andar sobre as águas.

★ ★ ★

O U-20 EMERGIU, e então Schwieger encontrou uma situação muito diferente do que esperara ao usar o periscópio.¹³ O mar estava apinhado de navios de patrulha britânicos — seis deles —, espremidos em uma faixa entre a ilha Fair e a ilha mais próxima das Órcades, North Ronaldsay, cujo farol era familiar a qualquer marinheiro que passasse por essas águas.

Atrás dele, o capitão avistava mais dois contratorpedeiros. Já os avistara mais cedo, mas pensava que tivesse se distanciado de ambos. Em seu diário de bordo, escreveu: “Eles estão à vista de novo, na rota do ‘U20’; um dos navios-patrulha volta-se em nossa direção.”

LUSITANIA

DOMINGO NO MAR

DEPOIS DE SEU encontro com os três navios de guerra britânicos, o capitão Turner fez o Lusitania alcançar a velocidade que esperava manter durante a viagem, 21 nós. Apontou para nordeste a fim de iniciar uma “rota circular” que o levaria através do Atlântico. Sendo maio, quando os icebergs se desprendiam nos mares mais ao norte, Turner escolheu “a rota longa”,¹ que recuava mais para o sul do que aquela seguida no fim do verão e no outono. Se tudo desse certo, Turner chegaria à barra do Mersey, em frente ao porto de Liverpool, pouco antes do amanhecer de sábado, 8 de maio. Chegar no momento certo era essencial.² Navios grandes só podiam atravessar a barra na maré alta. Antes da guerra, isso não chegava a ser um problema. Se um capitão chegasse cedo ou tarde demais, ficaria parado ou vagando pelo mar da Irlanda. Mas agora que uma pausa poderia ser fatal, os capitães regulavam a hora da chegada para atravessar a barra sem parar.

Durante todo o domingo, 2 de maio, o navio enfrentou chuva e nevoeiro, e mares agitados o bastante para provocar enjoo. Muitos passageiros se recolheram para seus alojamentos, porém as almas mais intrépidas passearam pelo convés, jogaram cartas, utilizaram os datilógrafos do navio para pôr a correspondência em dia e tomaram chá no Verandah Cafe, um lugar sossegado, que lembrava um jardim,

com cinco cestos de plantas pendurados, seis arbustos em vasos e outras quarenta plantas em caixas espalhadas pela sala. Alguns passageiros aproveitavam seus livros no Convés C — também chamado de Convés de Abrigo —, protegidos da chuva pela projeção do convés superior. Passageiros podiam alugar cadeiras a um dólar por viagem; outro dólar lhes dava direito a um cobertor, conhecido no jargão do navio como “tapete”.

Às 10h30 de domingo, iniciaram-se os cultos religiosos para duas denominações: a Igreja Anglicana, no salão da primeira classe; e a Igreja Católica Romana, na segunda. Muitos passageiros dormiram até tarde, planejando acordar pelas onze horas, para o almoço.

★ ★ ★

THEODATE POPE ACORDOU depois de uma noite difícil.³ Houve muito barulho em sua cabine, por causa da proximidade com os três camarotes da família Crompton, que se revelou um grupo turbulento, como tendem a ser as famílias de seis que incluem uma criança pequena. Sempre predisposta à insônia, ela achou o barulho insuportável e pediu ao comissário de bordo, McCubbin, que a transferisse para um local mais adequado. Mudar de acomodações no caminho podia ser complicado, mas McCubbin resolveu o problema, instalando-a num camarote três conveses acima.

★ ★ ★

O PASSAGEIRO DA segunda classe William Uno Meriheina, um piloto de carros de corrida de Nova York de 26 anos, viajava

para a África do Sul como “agente especial” da General Motors Export Company.⁴ Acordou cedo e tomou um “excelente banho de água salgada”. As banheiras a bordo eram alimentadas com água do mar aquecida. Em seguida, vestiu-se e foi tomar o café da manhã. “Muito enjoo a bordo”, anotou ele numa longa carta que ia escrevendo, um pouco a cada dia, para a mulher, Esther, “mas me sinto ótimo”.

Meriheina — que, a não ser quando em viagem, atendia pelo nome de William Merry Heina — nasceu na Rússia, no Grão-Ducado da Finlândia (que se tornaria independente em 1917), e emigrou para Nova York em 1893. Tinha fascínio por velocidade e em 1909 já participava de corridas de automóveis em Brighton Beach, Brooklyn, incluindo uma que durou 24 horas. Também foi um dos primeiros pilotos a correr no Indianapolis Motor Speedway após a inauguração do circuito, em 1909. Sobreviveu a dois acidentes, um em que seu carro, um Lozier, capotou duas vezes, mas do qual saiu ileso. Também se arriscou como piloto de avião, e sobreviveu a uma colisão num aeroporto de Garden City, Long Island, na qual outra aeronave ficou em cima da sua no ar. Mais uma vez, saiu ileso. Disse sua mulher: “Homem mais corajoso nunca existiu.”⁵

Tinha escolhido o Lusitania porque lhe parecia o navio “mais seguro”. Na pressa de subir a bordo e despedir-se da mulher e da filha, Charlotte, não teve oportunidade de abrir o jornal que comprara antes de embarcar. Só quando o navio já estava a cerca de cinquenta milhas de Nova York leu a notícia sobre a advertência alemã.

Não ficou preocupado. De vez em quando o transatlântico cruzava com navios de guerra franceses e britânicos. Um Dreadnought francês deu a volta e os seguiu, mas o Lusitania o deixou para trás.

Como outros passageiros, Meriheina não se deu conta de que eles viajavam abaixo da velocidade, com uma praça de

caldeiras fechada, apesar da óbvia pista oferecida pelo fato de não sair fumaça da quarta chaminé. Supunha que o navio avançasse à velocidade máxima de 25 nós e se orgulhava da rapidez. “Passamos por muitos navios nos dois sentidos”, escreveu.⁶ “Graças à nossa grande velocidade, nunca permanecemos muito tempo à vista de qualquer um deles.”

Também tinha a impressão de que o navio era vigiado por forças navais britânicas. “É óbvio que estamos sendo cuidadosamente escoltados durante toda a travessia.”

★ ★ ★

NAQUELA MANHÃ, CHARLES Lauriat levantou-se às oito, trazido de volta à consciência por seu comissário. Também tomou um banho de água do mar. Depois de vestir-se, deu uma caminhada pelo convés de passeio da primeira classe, parando para bater papo com os Hubbards e outros conhecidos. Tomou o café da manhã com o companheiro de viagem, Lothrop Withington. Faziam suas refeições juntos na opulenta sala de jantar da primeira classe, no centro do Convés D, onde cerca de 470 passageiros comiam por turno, em mesas arranjadas em dois níveis, sob uma cúpula com afrescos de querubins, entre palmeiras, vasos de plantas, paredes de gesso brancas e colunas coríntias com capitéis dourados. Toda superfície saliente parecia folheada a ouro, de grinaldas e trepadeiras de gesso a balaústres de parapeito.

Lauriat era tão conhecido dos oficiais e tripulantes da Cunard que em algumas viagens anteriores recebera permissão para subir no cesto da gávea do mastro de vante de telégrafo e passar o dia lá.⁷ Mas isso não era coisa que o capitão Turner lhe permitisse. Lidar com malditos macacos no convés era uma coisa; deixá-los subir no mastro do telégrafo era outra.

O livreiro conhecia bem as rotinas da vida a bordo, incluindo os bolões diários em que passageiros faziam apostas sobre quantas milhas o navio viajaria num determinado dia. Cada colocação na aposta denotava uma distância em particular e era leiloada por um oficial do navio. Os passageiros baseavam seus palpites na sensação de como o navio se conduziria em face das condições meteorológicas e do mar que mais provavelmente prevaleceriam nas próximas 24 horas. O fator mais imprevisível era o nevoeiro, que, se persistisse, reduziria de forma drástica o avanço do navio, pois a única forma segura de lidar com aquela situação era diminuir a velocidade e acionar a buzina de neblina. O bolão de milhagem e as estratégias e discussões dele decorrentes, bem como os charutos e as doses de uísque consumidos pelos participantes, invariavelmente ajudavam a formar amizades e derrubar as barreiras da cortesia formal e das convenções.

No domingo, seu primeiro dia inteiro no mar, o navio viajou 501 milhas, de acordo com as lembranças de Lauriat.⁸ Para ele, foi uma surpresa. Também supunha que o navio estivesse viajando a 25 nós. Naquela velocidade, deveria ter percorrido setecentas milhas. O nevoeiro periódico explicava parte dessa lentidão, calculou ele, mas certamente não toda. Ao meio-dia do dia seguinte, Lauriat e Withington descobririam que o navio viajava ainda mais devagar. “Nesse ritmo”, disse Lauriat a Withington, “não chegaremos a Liverpool a tempo”.⁹

Lauriat voltou ao camarote para dar uma olhada nos desenhos de Thackeray. Examinou-os, ponderando sobre o que pediria que lady Ritchie escrevesse e planejando como montar cada desenho.¹⁰

PARA O CAPITÃO Turner, até aquela altura a viagem era de rotina, e devia continuar assim pelo menos por mais quatro dias. O tempo estava quase sempre tranquilo e havia pouca probabilidade de encontro com um U-boat alemão no meio do oceano. Quando o navio se aproximasse da Irlanda, entretanto, o perigo de ataque aumentaria. Embora Turner manifestasse pouca ansiedade em relação aos submarinos, dentro da Cunard havia uma sensação crescente de que a ameaça que representavam ficava cada vez mais real.

Antes de cada travessia, a empresa enviava a Turner recomendações e boletins confidenciais sobre condições que pudessem afetar a viagem. Ultimamente essas comunicações incluíam memorandos do Almirantado delineando a crescente ameaça de submarinos e dando conselhos sobre o que fazer em caso de confronto com um U-boat. Os diretores da Cunard ainda partilhavam da crença difundida de que nenhum comandante de submarino ousaria afundar um navio de passageiros; ao mesmo tempo, tinham visto que a Alemanha começara a atacar outros navios mercantes sem quaisquer escrúpulos. Os U-boats passaram a se aventurar em pontos tão distantes quanto Liverpool. Uma vítima mercante, o *Princess Victoria*, foi torpedeada perto da barra do Mersey.

Esses ataques levaram o Almirantado a divulgar novos boletins com recomendações para enfrentar o perigo. A Cunard repassou a Turner ordens para suspender todas as transmissões telegráficas da sala Marconi do navio exceto quando “absolutamente necessário”.¹¹ Seus operadores de telégrafo estavam expressamente proibidos de “fofocar”.¹² Os passageiros poderiam receber mensagens, mas não enviar. Outro boletim do Almirantado advertia, em itálicos: “*Navios devem manter razoável distância de promontórios muito salientes.*”¹³

O Almirantado baixou o mais abrangente conjunto de instruções em fevereiro de 1915, num memorando secreto

que capitães deveriam guardar “num lugar onde possa ser destruído de imediato”.¹⁴ O documento refletia uma mistura de ingenuidade e sofisticação sobre a natureza da ameaça submarina. Chamava o canhão de convés de submarino de “arma inferior” e declarava: “Os tiros da maioria dos submarinos não representam perigo.” As instruções também diziam que se um navio fosse atingido por um torpedo não haveria motivo para preocupação: “Em geral, há tempo de sobra para que a tripulação escape em barcos, se estes últimos forem mantidos prontos para uso.” O memorando não dizia uma palavra sobre os *passageiros* ou como poderiam se safar nas mesmas circunstâncias.

Mas também trazia uma avaliação realista das vulnerabilidades dos U-boats e aconselhava os capitães a explorá-las em todas as oportunidades. “Se um submarino emergir de súbito diante de você com óbvia hostilidade, avance sobre ele à velocidade máxima, se necessário alterando o curso para mantê-lo na sua frente.” Em suma, o Almirantado estava pedindo aos capitães de marinha mercante que transformassem seus navios em armas ofensivas e abalroassem os agressores. Tratava-se de manobra eficaz, levando em conta a inerente fragilidade dos submarinos, como ficaria provado um mês depois, quando o HMS Dreadnought abalroou e afundou o U-29 do Kapitänleutnant Weddigen, vingando a morte dos tripulantes do Aboukir, do Cressy e do Hogue.¹⁵ O memorando recomendava que navios britânicos se disfarçassem de neutros sempre que possível e hasteassem bandeiras falsas. “Não é de forma alguma desonroso. Proprietários e comandantes estarão, portanto, no uso de seus direitos se usarem de todos os artifícios para enganar o inimigo, induzindo-o a confundir navios britânicos com navios neutros.”¹⁶

O memorando incluía também uma ordem estrita, efeito codificado do desastre do Aboukir: “Nenhum navio mercante britânico que navegue nos oceanos tem permissão para dar assistência a um navio torpedeado por submarino.”¹⁷

★ ★ ★

O ALMIRANTADO AFIRMARIA mais tarde que Turner possuía ainda outra recomendação, datada de 16 de abril, que informava: “A experiência de guerra mostrou que navios a vapor rápidos podem reduzir bastante a chance de êxito de ataques surpresa de submarinos fazendo zigue-zagues, ou seja, alterando a rota a intervalos curtos e regulares, digamos de dez minutos ou meia hora.”¹⁸ O memorando comentava que essa tática tinha sido usada por navios de guerra em águas sujeitas a patrulhamento de submarinos.

No entanto, o Almirantado pode ter errado ao supor que Turner de fato levava esse memorando específico entre os seus documentos quando o navio partiu de Nova York. (Advogados da Cunard salvaguardariam esse argumento com uma dose heroica de prosa jurídica declarando que, embora a Cunard acreditasse que aquele aviso tenha sido dado ao capitão, a empresa não tinha conhecimento do que o memorando entregue de fato dizia.)¹⁹ A entrega desse comunicado oficial a Turner virou tema de discussão. A Junta Comercial do Almirantado sem dúvida tinha elaborado uma declaração sobre navegar em zigue-zague, mas um destacado historiador naval afirmou que a recomendação só foi aprovada pelo primeiro lorde Churchill em 25 de abril e distribuída aos capitães e às empresas de transporte em 13 de maio, bem depois de o Lusitania partir, em 1º de maio.

Mesmo que Turner estivesse de posse desse memorando, o texto provavelmente não lhe teria causado uma grande

impressão.²⁰ Um motivo é que o documento não mandava os capitães zigzaguearem; apenas descrevia a prática. Outra é que zigzaguear naquela época era uma possibilidade que os capitães consideravam ridícula, e que nenhum deles provavelmente endossaria, sobretudo o comandante de um grande transatlântico. A ideia de submeter passageiros, muitos deles almas proeminentes viajando na primeira classe, às árduas e irregulares reviravoltas de um zigue-zague estava fora de cogitação.

★ ★ ★

AGORA, EM MAR aberto, o Lusitania mantinha uma velocidade média de 21 nós, seis a mais do que a velocidade máxima que um U-boat poderia atingir enquanto viajasse na superfície e mais do dobro da que alcançaria quando submerso.

Também era mais rápido do que qualquer outro navio civil ainda em serviço. Na tarde de domingo, o Lusitania logo alcançou e ultrapassou o transatlântico americano New York, com a atriz shakespeariana Elle Terry a bordo.

★ ★ ★

NAQUELE MESMO DOMINGO, Dwight Harris, o nova-iorquino que ia a Londres para se casar, planejou o que fazer se o Lusitania fosse de fato torpedeado. Escreveu: “Dei uma olhada ao redor e decidi que, se alguma coisa acontecer na ‘Zona de Guerra’, eu irei para a proa, se possível.”²¹ Primeiro, porém, pegaria a boia salva-vidas feita sob encomenda que comprara na Wanamaker’s, em Nova York.

SALA 40, QUEENSTOWN, LONDRES

PROTEGENDO ORION

AS MENSAGENS TELEGRÁFICAS alemãs interceptadas pela Sala 40 causaram grande ansiedade dentro do Almirantado. Mas sua preocupação não era com o Lusitania. Era com o HMS Orion, um dos maiores e mais poderosos encouraçados da Grã-Bretanha, um “superdreadnought”. O navio tinha passado por uma reforma em Devonport, na costa sudoeste da Inglaterra, e estava pronto para juntar-se mais uma vez à Grande Frota em Scapa Flow, ao norte.

No domingo, 2 de maio, o chefe do estado-maior do Almirantado Oliver “Boca Fechada” encaminhou uma nota para o primeiro lorde do Mar Jacky Fisher, na qual recomendava que a partida do Orion fosse adiada. “Haverá menos lua e menos risco a cada nova noite que aguardarmos”, escreveu.¹

Fisher concordou, e às 13h20 Oliver enviou um telegrama para o comandante-chefe da frota, almirante Jellicoe, ordenando-lhe que mantivesse o Orion em Devonport por mais um tempo. Naquela mesma tarde, o Almirantado também recomendou a Jellicoe que, “em vista da ameaça de submarinos a Oeste da Costa Oeste da Irlanda”,² tomasse precauções para proteger embarcações menores, como os navios carvoeiros e os navios-tênderes.

Nos dias seguintes, Oliver mandaria advertências explícitas para dois outros navios de guerra,³ o HMS

Gloucester e o HMS Duke of Edinburgh, e orientaria um terceiro, o HMS Jupiter, a seguir por uma rota recém-aberta, o chamado canal Norte, tida como mais segura do que as demais. O Almirantado tinha fechado a rota antes devido à presença de minas alemãs, mas a declarou desobstruída em 15 de abril,⁴ tornando-a acessível de imediato a navios da marinha, mas não a navios mercantes. A rota passava entre a Escócia e a Irlanda, em águas ladeadas por praias amigas e intensamente patrulhadas pela Marinha Real.

Apesar da segurança do canal Norte, o almirante Oliver baixou ordens para que contratorpedeiros escoltassem o Jupiter.⁵

★ ★ ★

NAQUELE DOMINGO HOUVE mais notícias sobre o canal Norte.⁶ O almirante Richard Webb, chefe da Divisão Comercial do Almirantado, que em período de guerra controlava toda a frota mercante britânica, recebeu uma informação de que a nova rota estaria aberta, na verdade, para *todas* as embarcações, militares ou mercantes. Isso significava que navios civis de carga e de passageiros com destino a Liverpool poderiam, a partir de então, evitar totalmente a costa oeste da Grã-Bretanha e contornar o topo da Irlanda para, virando à direita, navegar na direção *sul* para Liverpool.

O almirante Webb não transmitiu essas novas informações para a Cunard ou para o Lusitania.

Durante a maior parte do domingo, o Almirantado também acompanhou o progresso do petroleiro americano avariado Gulfight, rebocado e escoltado pela marinha.⁷ Às 16h05, informou-se que o navio estava “progredindo bem”. Duas horas depois, chegou à ilha de Saint Mary, nas ilhas Scilly,

com o convés de vante quase submerso, as hélices visíveis na popa.

★ ★ ★

EM QUEENSTOWN, NA Irlanda, o cônsul americano abriu o jornal e leu pela primeira vez a notícia sobre a advertência que a embaixada da Alemanha publicara em jornais americanos no dia anterior.

O cônsul era Wesley Frost, que começava seu segundo ano de serviço em Queenstown. A cidade ainda era um porto prestigiado, embora os maiores navios de passageiros da Cunard já não parassem ali, tendo “encostado no fundo” do porto mais do que seria tolerável. Embora Frost soubesse que naquele momento o Lusitania estava a caminho de Liverpool, isso não foi uma preocupação especial. “A referência ao Lusitania era bastante óbvia”, recordaria mais tarde,⁸ “mas nunca me passou pela cabeça, por um momento sequer, que os alemães fossem de fato perpetrar um ataque contra o navio. A culpabilidade do ato parecia ostensiva e tosca demais para que um povo inteligente a assumisse”.

★ ★ ★

NAQUELE MESMO DOMINGO, bem ao sul, em Londres, o embaixador dos Estados Unidos Walter Page, chefe de Frost, tirou uns momentos para escrever uma carta ao filho, Arthur, funcionário de uma editora que o embaixador e um sócio, Frank Doubleday, fundaram em 1899.

Page era anglófilo da cabeça aos pés. Seus telegramas costumavam ser favoráveis à Grã-Bretanha e dar ao

presidente Wilson a impressão de serem decididamente parciais. Na verdade, Wilson àquela altura já tinha perdido a confiança em Page, embora aparentemente o embaixador ainda não se desse conta disso.⁹ O presidente dera pistas suficientes, no entanto, deixando de responder aos relatos de Page com frequência. A presença do coronel House em Londres como representante pessoal de Wilson era por si indício suficiente da perda de influência de Page, mas pelo visto nem assim o embaixador entendeu que Wilson dava pouca importância a ele e às informações que mandava.

Page escrevia com regularidade para o filho e, em sua carta de domingo, falou-lhe de seu receio de que os Estados Unidos fossem arrastados para a guerra. No futuro essa carta pareceria de uma presciência fantástica.

“A explosão de um transatlântico com passageiros americanos talvez seja o prelúdio”, escreveu o embaixador.¹⁰ “Creio que uma coisa dessas possa acontecer.”

E acrescentou: “Se um transatlântico britânico cheio de americanos for lançado pelos ares, o que fará Tio Sam? O que acontecerá?”

U-20

LINHA PERIGOSA

AO MEIO-DIA e meia de domingo, sentindo-se ladeado por barcos patrulheiros e contratorpedeiros, Schwieger ordenou outro mergulho rápido.¹ A linha de navios adiante parecia um cordão antissubmarino, com a ilha de Fair no topo e North Ronaldsay, das Órcades, na base. Schwieger suspeitou que o cordão talvez fosse uma presença permanente naquelas águas. Se fosse verdade, escreveu em seu diário de bordo, como um alerta para outros capitães, “não será aconselhável passar por estas águas durante o dia, sobretudo quando a visibilidade for muito boa”.

O U-20 viajou submerso pelas quatro horas seguintes. Às 16h30, Schwieger subiu até a profundidade de periscópio e logo avistou um barco-patrolha a boreste. Mergulhou mais uma vez para a profundidade de cruzeiro.

Tanto tempo de viagem sob a água era um peso grande demais para os tripulantes. A atmosfera ficava opressiva e quente. Mas era especialmente onerosa para as baterias do submarino. Mesmo se deslocando a meros cinco nós, um navio da classe do U-20 viajava no máximo oitenta milhas náuticas antes que as baterias falhassem.

Schwieger manteve o navio submerso por mais duas horas e meia. Anotou em seu diário de bordo que as baterias começaram a crepitar. Àquela altura, o U-20 tinha viajado cinquenta milhas náuticas usando energia elétrica.

Às sete da noite, o capitão mais uma vez foi ao periscópio e, para seu alívio, não viu ameaça iminente. “Emergi”, escreveu ele, “e manobrei para mar aberto a fim de me afastar dos barcos-patrolha, cuja fumaça ainda é visível à popa”.

Em um adendo ao seu diário, ele anotou que, se houvesse mais contratorpedeiros posicionados além da linha ilha de Fair—ilha Ronaldsay — forçando, portanto, seu navio a ficar submerso por mais tempo ainda —, “nossa situação teria sido crítica, pois a bateria estava praticamente esgotada”. Aquelas águas eram profundas — profundas demais para que um U-boat pudesse esconder-se no leito marinho. Se as baterias tivessem falhado, a única opção de Schwieger seria vir para a superfície e viajar até que seus motores a diesel conseguissem recarregar o sistema. Mas contratorpedeiros, capazes de alcançar velocidades mais de duas vezes superiores à do U-20, não teriam dificuldade para alcançá-lo, começando a disparar bem antes disso.

Uma vez a salvo no mar e tendo passado a orla setentrional da Escócia, Schwieger seguiu uma rota que o levaria descendo pelo flanco ocidental das Hébridas Exteriores, um baluarte de ilhas situado ao largo da costa noroeste da Escócia. Sua zona de patrulha perto de Liverpool ainda estava a três dias de viagem.

A agitação do mar tinha diminuído, produzindo ondas de apenas noventa centímetros. Schwieger manteve o navio na superfície. Às 21h30 assinou o diário de bordo, encerrando seu terceiro dia de patrulha.

Três dias no mar e não tinha afundado nada — nem mesmo disparado seu canhão de convés.

★ ★ ★

No FIM DA noite Schwieger foi convocado ao abrigo no topo da torre de comando. Um vigia tinha avistado um alvo em potencial. No seu diário, o capitão o descreveu como um “imenso navio a vapor neutro, com o nome iluminado”. Supôs que fosse um transatlântico dinamarquês que partira de Copenhague com destino a Montreal. Para chegar a essa conclusão, ele deve ter recorrido ao seu “piloto de guerra”, um oficial de marinha mercante chamado Lanz, que servia a bordo do U-20 para ajudar a identificar as embarcações. Com a experiência de Lanz e um imenso livro que todos os submarinos mantinham a bordo, contendo silhuetas e descrições de quase todos os navios em atividade, Schwieger poderia estar razoavelmente seguro da identidade de qualquer embarcação grande que aparecesse.

Apesar de estar claro que considerava o navio dinamarquês um alvo em potencial, Schwieger não tentou atacar. Estava distante demais, à sua frente, e era rápido demais; ele calculou sua velocidade em pelo menos doze nós. “Ataque a esse navio impossível”, escreveu em seu diário.

Esse registro revelava muita coisa sobre Schwieger. Mostrava que ele estaria perfeitamente disposto a atacar, se as circunstâncias fossem mais favoráveis, embora reconhecesse que o navio era neutro — e não só neutro, mas se dirigindo para *longe* da Grã-Bretanha, o que diminuía a probabilidade de que carregasse qualquer contrabando para os inimigos da Alemanha. A anotação revelava também que não o inquietava de forma alguma torpedear um transatlântico cheio de civis.

LUSITANIA

HALIBUT

O TEMPO CONTINUOU sombrio ao longo de todo o domingo e também na segunda-feira. A chuva e o vento deixavam o convés frio, e pelo segundo dia passageiros com tendência ao enjoo se retiraram para as cabines.

Todos os dias o capitão Turner dava ordens para a realização de exercícios de utilização de barcos salva-vidas e de prevenção e combate a incêndios, além de testes nas portas de antepara entre os compartimentos à prova de água. Durante os treinamentos com barcos salva-vidas em alto-mar, a tripulação não chegava a lançar, de fato, nenhum bote, como o fez em Nova York, porque fazê-lo com o navio em movimento poderia ter consequências fatais para quem estivesse nas pequenas embarcações. Era necessário parar por completo o navio para que a tripulação pudesse baixar um barco com segurança.

Aqueles exercícios diários envolviam apenas os dois “barcos de emergência” do Lusitania, que eram mantidos suspensos o tempo todo, prontos para serem usados se um passageiro caísse no mar, ou caso qualquer outro acidente ocorresse. Eram os de números 13 e 14, em lados opostos do navio. Todas as manhãs, um pelotão de tripulantes se reunia junto ao barco que estivesse do lado do convés a sota-vento, quer dizer, protegido do vento. John Lewis, terceiro imediato, dirigia os treinamentos. Os homens ficavam em posição de

sentido. Quando Lewis ordenava “Guarnecer os barcos!”, eles entravam, vestiam os coletes salva-vidas e se sentavam nos lugares designados. Em seguida, Lewis mandava debandar.

Lewis também participava das inspeções diárias a que o capitão de estado-maior Jock Anderson submetia o navio inteiro e que começavam às 10h30. Em geral, outros quatro homens também iam: o cirurgião sênior do navio, seu assistente, o comissário de bordo e o taifeiro-mor. Eles se encontravam à porta do escritório do comissário, ou “Birô do Comissário”, no centro do Convés B, em frente aos dois elevadores elétricos, e dali saíam para um giro pelo transatlântico. Checavam por amostragem cabines e salas de jantar, salas de estar, banheiros, caldeiras e corredores, do Convés A até a terceira classe, para “ver se tudo estava limpo e em ordem”,¹ dizia Lewis. O grupo verificava com atenção especial se as vigias tinham ficado abertas, sobretudo nos conveses inferiores.

As inspeções, os exercícios e outras atividades dos tripulantes ofereciam um elemento de distração para os passageiros. O marinheiro Leslie Morton se tornou uma espécie de show à parte devido à sua habilidade para dar nós complicados. “Ainda me lembro de uma emenda olhal que fiz num cabo de espia de oito pernas no convés de vante, com uma multidão de passageiros admirados me olhando, o que exigiu de mim todos os meus talentos histriônicos”, escreveu Morton.² A apresentação, pelo menos de acordo com suas próprias lembranças, arrancou muitos “ohs e ahs e suspiros”.

★ ★ ★

NINGUÉM A BORDO sabia, por enquanto, sobre o torpedeamento do petroleiro americano Gulflight em 1º de maio, nem que o incidente provocara preocupações com a segurança do

Lusitania em Washington. O ataque, ocorrido no mesmo dia em que a Alemanha publicara uma recomendação desaconselhando viagens pela zona de guerra, sugeria que a advertência era mais do que um simples blefe. O *Washington Times*,³ sem identificar fontes, declarou: “O transatlântico Lusitania, com centenas de americanos proeminentes a bordo, está viajando para a Inglaterra apesar de advertências anônimas a passageiros individuais e de uma advertência formal assinada e publicada nas colunas de anúncios de jornais americanos — advertências que, em vista dos últimos acontecimentos na zona de guerra no mar, já começam a ser temidas, pois talvez não sejam vazias.” O artigo observava ainda que “centenas de americanos estão muito nervosos, com receio de que parentes a bordo desses navios afundem”.

O jornal informava que autoridades federais estavam perplexas com as intenções da Alemanha. Uma pergunta parecia estar na cabeça de todo mundo: “Aonde o governo alemão quer chegar? Está decidido a ir à guerra contra os Estados Unidos?”

Ninguém tinha dúvida de que o incidente do Gulflight seria resolvido pelos canais diplomáticos, declarava o artigo: “Mas o que preocupa a todos é o acúmulo de indícios de que a Alemanha está procurando encrenca com os Estados Unidos ou de que suas autoridades são indiferentes à possibilidade de criarem dificuldades.”

★ ★ ★

ENQUANTO O LUSITANIA seguia seu curso, o tédio costumeiro das viagens de navio ia tomando conta, e as refeições passavam a ter uma importância cada vez maior. Naqueles primeiros dias da travessia, passageiros se habituavam a seus companheiros de mesa. Para Charles Lauriat, a questão era

simples: o amigo Withington era seu companheiro de jantar. Para o detetive da polícia de Liverpool, Pierpoint, mais simples ainda: ele jantava sozinho. Viajantes desacompanhados, contudo, corriam o risco de sentar-se entre pessoas maçantes, com quem nada tinham em comum. Invariavelmente, havia os sedutores e os rudes, os simplórios e os fanfarrões; uma jovem se viu sentada ao lado de “um sujeito muito dispéptico”.⁴ Discussões pegavam fogo, ou eram abafadas. Romances surgiam.

Mas a comida era sempre boa e farta, mesmo na terceira classe, em que ervilhas *marrowfats* eram prato básico, assim como queijos de Wiltshire e peras, pêssegos, damascos e abacaxis enlatados. Na primeira classe, a comida era para lá de boa. Era excessiva. A esses passageiros ofereciam-se sopas, acepipes e uma abundância de entradas a cada refeição. Em uma viagem, o cardápio de um único jantar incluía halibute ao molho Orleans, *mignons de sole souchet* e badejo grelhado ao Choron (molho de vinho branco, chalota, estragão, pasta de tomate e ovos); costeleta de vitela, turnedô de bife à *bordelaise*, presunto da Virgínia assado, quarto de cordeiro, pato assado, pato novo cevado com aipo, galinha d'angola assada, contrafilé e costela de vaca; e cinco sobremesas — suflê tirolês, bolo de chocolate, torta de maçã, *bavaroise au citron* e sorvete de dois sabores: morango e napolitano.⁵ Havia tantos itens no menu que a Cunard se sentiu obrigada a imprimir uma folha separada com sugestões de combinação, para que ninguém ficasse tão confuso que acabasse passando fome.

Passageiros bebiam e fumavam. As duas coisas: e muito. Aí estava uma significativa fonte de renda para a Cunard. A empresa tinha um suprimento de 150 caixas de uísque Black & White; cinquenta caixas de uísque Canadian Club; e cinquenta de gim Plymouth; além disso, quinze caixas de um vinho tinto francês de onze anos, a mesma quantidade de um

Chambertin, o mesmo tanto de um vinho francês branco de onze anos e de um Chablis, mais vinte barris de cerveja escura e dez de cerveja clara.⁶ A companhia tinha um estoque de trinta mil cigarros “Three Castles” e dez mil charutos de Manila. O navio também vendia charutos de Havana e cigarros americanos da Phillip Morris. Para os muitos passageiros que fumavam cachimbo, a Cunard adquiriu mais de 250 quilos de tabaco Capstan — “Navy Cut” — e noventa quilos de Lord Nelson Flake, ambos em latas de 113 gramas. Os passageiros também traziam os seus. Michael Byrne, comerciante aposentado de Nova York e ex-membro da força policial que viajava na primeira classe, aparentemente planejava passar boa parte da travessia fumando.⁷ Levava quase cinco quilos de tabaco Old Rover e trezentos charutos. Durante a viagem, o aroma de tabaco aceso era uma constante, sobretudo depois do jantar.

Os principais assuntos nas conversas, de acordo com o passageiro Harold Smethurst, eram “guerra e submarinos”.⁸

★ ★ ★

PARA THEODATE POPE, havia tédio, mas também depressão. Desde menina, lutava contra o distúrbio. Chegou certa vez a se descrever como uma pessoa afligida por “excesso de lucidez”.⁹ Durante seus anos na Escola Miss Porter, em Farmington, teve frequentes períodos de depressão e fadiga. Em 1887, aos vinte anos, escreveu em seu diário: “Lágrimas me vêm sem motivo. Dor de cabeça o dia inteiro.”¹⁰ A diretora e fundadora da escola, Sarah Porter, ofereceu aconselhamento terapêutico. “Anime-se”, disse a Theodate. “Seja sempre feliz.”¹¹ Não funcionou. No ano seguinte, em março de 1888, os pais a mandaram para a Filadélfia, para ser examinada e tratada pelo dr. Silas Weir Mitchell, médico

famoso por cuidar de pacientes, a maioria mulheres, que sofriam de neurastenia ou esgotamento nervoso.

A solução dada por Mitchell a Theodate foi sua então famosa “Cura pelo Repouso”, um período de inatividade forçada que se estendia por até dois meses.¹² “De início, e em alguns casos durante quatro ou cinco semanas, não permito que o paciente se sente, costure, escreva ou leia”, escreveu Mitchell em seu livro *Fat and Blood* [Gordura e sangue].¹³ “A única ação permitida é a que se necessita para escovar os dentes.” Ele proibia alguns pacientes de se virarem sozinhos, insistindo que o fizessem com a ajuda de uma enfermeira. “Nesses casos, providencio para que os intestinos e a água sejam evacuados enquanto está deitado, e o paciente é transferido para um sofá na hora de dormir e esfregado com esponja, e depois levado de volta para a cama recém-arrumada.” Para os casos mais intratáveis, reservava choques elétricos leves, aplicados quando o paciente estava numa banheira cheia de água. Esse método refletia sua visão obtusa das mulheres. Em seu livro *Wear and Tear; or, Hints for the Overworked* [Desgaste natural; ou, sugestões para os sobrecarregados de trabalho], ele escreveu que as mulheres “estariam melhores se o cérebro fosse bem pouco exigido”.¹⁴

Theodate sujeitou-se às regras da cura pelo repouso de Mitchell, apesar de achar que descanso era a última coisa de que precisava. Escreveu ela: “Estou sempre feliz quando, de tão ocupada, não me sobra tempo para pensar na tristeza da vida.”¹⁵ A cura não ajudou. A propósito, o método do dr. Mitchell logo seria submetido a uma reavaliação nacional. Em 1892, uma escritora chamada Charlotte Perkins Gilman publicou um conto muito popular, “O papel de parede amarelo”, no qual atacava a cura pelo repouso de Mitchell. Gilman fora paciente dele em 1887, um ano antes do tratamento de Theodate, sofrendo do que uma geração posterior chamaria de depressão pós-parto. Gilman passou

um mês na clínica de Mitchell. No fim, ele lhe prescreveu uma receita sobre como proceder depois do tratamento: “Leve a vida mais doméstica possível. Tenha seu filho com você o tempo todo. Fique uma hora deitada depois de cada refeição. Não tenha mais de duas horas de vida intelectual por dia.”¹⁶

E isto: “Enquanto viver, jamais volte a tocar numa caneta, num pincel ou num lápis.”¹⁷

Gilman alegava que a cura de Mitchell a levava “a um passo da insanidade”. Escreveu a história, disse, para alertar prováveis pacientes sobre os perigos desse médico “que quase me enlouqueceu”.¹⁸

Theodate continuou lutando contra a depressão durante todo o tempo em que esteve na casa dos trinta. No outono de 1900, aos 33 anos, ela ameaçou até amortecer seu amor pela arte e pela arquitetura. “Sinto que meu mundo material está perdendo o poder de me agradar ou me ferir — já não é vital para mim”, escreveu em seu diário.¹⁹ “Estou me voltando para dentro de mim mesma e encontrando prazer no mundo interior, meu refúgio constante quando eu era menina.” Até o interesse pela pintura começou a definhir. Eis o que escreveu: “Quadros morreram há muito tempo para mim. Os que me agradam, só me agradam à primeira vista, e depois disso são só tinta e nada mais; para usar uma expressão vulgar, ‘laranjas chupadas’.”²⁰ A arquitetura continuava a envolvê-la, mas com menos ferocidade. “Meu interesse por arquitetura sempre foi mais intenso do que meu interesse por qualquer outra manifestação artística. E juro que ainda não está morto — não por completo.”²¹ Escreveu que estava “cansada de ver esses galinheiros estriados, inconsistentes, altamente coloridos subindo — eles me fazem ranger os dentes”.²²

Ela e Edwin Friend jantavam juntos, e pelo menos por um tempo dividiram a mesa com um jovem médico de Saratoga Springs, Nova York, chamado James Houghton, e com uma

das personalidades mais famosas do navio, Marie Depage, enfermeira que adquirira fama com o marido médico, Antoine, cuidando dos belgas feridos na guerra. Depage passara os dois meses anteriores levantando fundos para amparar seu trabalho, mas agora voltava à Europa para ver o filho, Lucien, antes que ele fosse mandado para a frente. O dr. Houghton, a caminho da Bélgica para ajudar o marido de Depage, a certa altura revelou que na noite anterior à partida do Lusitania tinha assinado um novo testamento.

A conversa não comoveu Theodate, que escreveu: “Tenho certeza de que ninguém no navio dava menos valor à vida do que eu.”²³

★ ★ ★

MARGARET MACKWORTH E o pai, D. A. Thomas, estavam sentados a uma mesa na sala de jantar da primeira classe com um médico americano e sua cunhada, Dorothy Conner, de 25 anos, natural de Medford, Oregon. Conner era uma mulher cheia de energia e candura. Também vivia entediada e tinha uma tendência a fazer comentários irrefletidos. Em certo momento, disse: “Não posso deixar de esperar que tenhamos algum tipo de emoção ao passarmos pelo canal.”²⁴

Margaret notou o número curiosamente alto de crianças na lista de passageiros. “Percebemos isso com grande surpresa”, escreveu.²⁵ Atribuiu isso a famílias que se mudavam do Canadá para a Inglaterra para ficarem perto de maridos e pais que lutavam na guerra.

Levou a sério a advertência da embaixada alemã. Disse a si mesma que se houvesse algum problema teria de superar o instinto de correr de imediato para os barcos salva-vidas, e passar primeiro por seu camarote para pegar o colete salva-vidas.



PRESTON PRICHARD, o jovem estudante de medicina que voltava do Canadá para casa, se viu sentado a uma longa mesa na sala de jantar da segunda classe, diante de uma jovem chamada Grace French, de Renton, Inglaterra, que estava entre os passageiros transferidos do Camerônia. Parecia ter se interessado por Prichard, ou pelo menos achado que valesse a pena examiná-lo com mais cuidado. Viu que usava gravata estreita com listra vermelha e até notou que só tinha dois ternos, “um de sarja azul marinho muito elegante e um terno verde; mais para bater no dia a dia”.²⁶ Também percebeu o prendedor de gravata com cabeças de lava. “Lembro distintamente dos detalhes do prendedor, porque meu pai teve um parecido e chamou a minha atenção, e, pelo que me lembro, ele o usava o tempo todo.”

Prichard era gentil, engraçado, cheio de histórias. E muito bonito. “Ele nos alegrava contando as variadas experiências que tivera em suas viagens e era muito bom com todo mundo”, escreveu ela. “Para mim seus esforços eram bem-vindos, pois eu estive muito doente” — enjoada — “durante a viagem inteira, e [ele] foi especialmente simpático comigo”.

Ela também observou com cuidado a jovem de sorte, também inglesa, a quem fora designada a cadeira ao lado de Prichard. Talvez chiando um pouco, a srta. French descreveu a provável rival como “baixinha”,²⁷ com “cabelos castanhos claros, olhos azuis, muitas cores no rosto, e acho que estava visitando a Califórnia, pelo menos falava muito de suas belezas e vantagens”. E acrescentou: “Eram grandes amigos à mesa de jantar.”

Além de jogar uíste, Prichard participava das apostas sobre milhagem e de vários esportes no convés, incluindo cabo de guerra e uma corrida de obstáculos improvisada.

“Uma parte do nosso grupo participava de uma brincadeira de pular corda todos os dias”, lembrava-se uma jovem.²⁸ A certa altura, outro participante, um rapaz, tentou usar a corda de pular para lançá-la, mas não teve êxito. Prichard se adiantou e mostrou para o grupo como fazê-lo. Parecia ser um especialista em lançar e amarrou vários participantes. “Depois disso, nunca mais o vi”, disse a mulher.²⁹

Ela tocou num lado peculiar da vida a bordo de um navio grande como aquele: sempre era possível conhecer alguém que interessasse por uma razão ou por outra, mas, a não ser que a pessoa em questão fosse designada para a mesma mesa ou sala, ou ocupasse a cadeira de convés mais próxima, era quase nula a possibilidade de aprofundar o relacionamento. O navio era grande demais. Gertrude Adams, passageira da segunda classe que viajava com a filha de dois anos e meio, escreveria mais tarde: “Havia tanta gente no navio que era como viver numa cidade, onde vemos caras novas todos os dias e jamais descobrimos quem são.”³⁰

Um sinal da popularidade de Prichard era que tantos conhecidos casuais se lembrassem dele.

★ ★ ★

À NOITE, PASSAGEIROS seletos eram convidados para sentar a uma mesa presidida pelo capitão de estado-maior Anderson, ou à mesa do capitão Turner, nos dias em que este resolvia suprimir sua antipatia por compromissos sociais.³¹ Em geral, ele preferia fazer as refeições em sua cabine ou no passadiço. Gostava em particular de frango e, em certa ocasião, quase enlouqueceu seu imediato com os esforços para roer até o último fiapo de carne de uma coxa de galinha.

U-20

O PROBLEMA COM OS TORPEDOS

NA SEGUNDA-FEIRA de manhã cedo, o U-20 estava viajando através de um mundo de cobalto e cantalupo. “Tempo muito bonito”, anotou Schwieger, num registro feito às quatro horas em seu diário de bordo.¹ O navio estava emparelhado com Sule Skerry, uma pequena ilha a oeste das Órcades, com um farol de 27 metros de altura, que tinha fama de ser a luz mais remota e isolada das ilhas britânicas.

Schwieger seguia uma rota para sudoeste. Não viu alvos, mas também não viu ameaças, e conseguiu passar o dia inteiro na superfície. Já perto de escurecer, às 18h50, enfim avistou um possível alvo, um navio a vapor de cerca de duas mil toneladas. Hasteava uma bandeira dinamarquesa na popa, mas para Lanz, o piloto de guerra, aquilo era uma fraude, e a embarcação era, na verdade, britânica, saída de Edimburgo. Vinha na direção do U-20. Schwieger ordenou um mergulho rápido, para a profundidade de periscópio.

Iniciou-se então uma complexa coreografia para decidir se ele poderia acrescentar aquele navio ao seu cômputo pessoal de tonelagem afundada. Homens corriam de um lado para outro, sob a direção do chefe de máquinas, para ajudar a manter o submarino nivelado, enquanto os timoneiros ajustavam os lemes horizontais e verticais. Schwieger levantava e abaixava o periscópio a breves intervalos para manter o navio a vapor à vista, mas sem deixar que o

periscópio e sua esteira de espuma ficassem visíveis na superfície.

Com seu telêmetro, Schwieger avaliava a distância e a velocidade do navio a vapor. Outro indicador de velocidade era a altura da água levantada pela proa do alvo.² Quanto mais alta e mais branca, mais rápido. Se fosse um encouraçado francês, Schwieger teria de observar com atenção especial, pois a marinha francesa pintava ondas falsas na proa dos navios de guerra, um esforço para confundir os cálculos de comandantes de U-boat.

Schwieger tinha a bordo dois tipos de torpedo — um velho modelo de bronze e os G6, um tipo mais novo. O G6, ou “gyro”, era maior e mais confiável, mas o capitão escolheu um dos modelos de bronze, provavelmente reservando os melhores torpedos para alvos mais importantes, como os navios de transporte de tropas que caçaria na baía de Liverpool. Os tripulantes o armaram e encheram de água o tubo de lançamento, um dos dois tubos da proa do U-20 — o submarino tinha mais dois na popa.

Os homens dos hidroplanos trabalhavam para manter o navio o mais firme e nivelado possível, evitando que a torre de comando se erguesse demais, traindo a presença do submarino, ou que o periscópio submergisse, impossibilitando a pontaria.

O cargueiro se aproximou, evidentemente sem notar o U-20 à sua frente. Schwieger posicionou o submarino em ângulo reto à rota do navio e avançou com lentidão para manter “governabilidade”, movimentando-se para a frente apenas o suficiente para os hidroplanos e o leme continuarem trabalhando. O submarino era, para todos os efeitos, um cano de arma que precisava ser apontado na direção certa quando o torpedo fosse lançado.

Da proa um homem gritou: “Torpedo pronto.”

★ ★ ★

OS TORPEDOS ERAM armas de grande potência — quando funcionavam. Schwieger não confiava neles, e por boas razões. Pelos cálculos alemães, 60% das tentativas de disparar torpedos acabavam falhando.³ Eles se desviavam da rota. Viajavam fundo demais, passando por baixo do alvo. Os gatilhos quebravam; as ogivas não explodiam.

Apontar um torpedo era uma arte. Com o campo de visão restrito oferecido pelo periscópio, o capitão precisava estimar velocidade, rota e distância do alvo. Não mirava o alvo, mas um ponto bem à sua frente, como se praticasse tiro ao prato.

Histórias de acidentes com torpedos eram numerosas entre os tripulantes. Um U-boat falhou três vezes ao tentar lançar torpedos num período de 24 horas.⁴ Na terceira vez, o torpedo se virou de súbito, circulou de volta para o submarino e quase o atingiu. Outro navio, o UB-109, de uma classe utilizada basicamente no patrulhamento de águas costeiras, tentou lançar um ataque quando estava na superfície.⁵ O primeiro torpedo, disparado da popa, afundou de imediato depois de sair do tubo. O capitão manobrou o submarino para fazer outro disparo, dessa vez da proa. Mas, de acordo com um relatório de inteligência britânico, “esse torpedo rompeu a superfície cinco ou seis vezes, descreveu um círculo completo, e também errou o alvo”.

Torpedos eram caros e pesados. Cada um custava até cinco mil dólares — mais de cem mil, em valores atuais — e pesava mais de uma tonelada, duas vezes o peso de um Ford Modelo T. O navio de Schwieger só tinha espaço para sete, dois dos quais ficavam na reserva para a viagem de retorno à base.

Se o desempenho medido pela marinha alemã valesse para Schwieger nessa patrulha, significava que se ele

disparasse todos os torpedos, só três atingiriam um navio e explodiriam.

★ ★ ★

O ALVO DE Schwieger — o suposto navio britânico de bandeira dinamarquesa — chegava mais e mais perto.⁶ Estava a trezentos metros de distância, equivalente, para o U-boat, a queima-roupa, quando o capitão deu ordem para atirar. O comando foi repetido em todo o navio.

O que deveria vir em seguida era um sibilar e um tremor quando o torpedo deixasse o tubo, depois um súbito e perceptível levantamento da popa, devido à perda de peso, logo suprimido pelos homens dos hidroplanos.

Mas Schwieger não ouviu nem sentiu nada. Só houve silêncio.

O torpedo nunca saiu do tubo. Uma falha na detonação — o mecanismo de travamento não abriu.

O alvo continuou sua rota em direção às águas seguras e profundas do Atlântico Norte, e não parecia que os tripulantes haviam notado quão pouco faltara para ocorrer um desastre.

LUSITANIA

SOL E FELICIDADE

WILLIAM MERIHEINA, DA General Motors: “Terça-feira — Retomada de jogos no convés hoje. Excelente dia de sol.”¹

★ ★ ★

NELLIE HUSTON, DE 31 anos, na segunda classe, viajando de volta para a Inglaterra: “Terça-feira: vai notar que não escrevi uma carta todos os dias. No sábado à noite, depois de escrever para você, fui para a cama e tive uma ótima noite. Fiquei com o beliche de cima e não sabia se era mesmo para subir sozinha, mas tentei e não consegui, e tive que tocar a campainha chamando o taifeiro para me trazer uma escadinha. Parece que falta tudo aqui, por isso tive que esperar um bom tempo. Ele tentou me convencer a pular, mas meu traseiro pesa muito.”²

★ ★ ★

JANE MACFARQUHAR, DE Stratford, Connecticut, viajando com a filha Grace, de dezesseis anos; segunda classe: “Acho que seria difícil encontrar um grupo de passageiros mais felizes.

Tem gente de todas as idades: numerosos bebês nos braços das mães, crianças de várias idades e homens e mulheres de até setenta anos.

“As pessoas se divertiam muito com jogos no convés durante o dia e com concertos à noite — sol e felicidade tornavam quase impossível pensar em perigo.”³

★ ★ ★

CHARLES LAURIAT: “COM o passar dos dias, os passageiros pareciam aproveitar cada vez mais, fazendo aquelas amizades comuns nas travessias oceânicas.”⁴

★ ★ ★

DOROTHY CONNER, 25 anos, de Medford, Oregon, na primeira classe: “Nunca vi uma viagem mais monótona e estúpida.”⁵

SALA 40

O ORION ZARPA

NA QUINTA-FEIRA, 4 de maio, o Almirantado decidiu que não dava mais para segurar o HMS Orion em Davenport, mas tomou precauções para garantir que o superdreadnought chegasse a salvo à base da frota em Scapa Flow.

O almirante Oliver ordenou que o navio partisse àquela noite, aproveitando-se da escuridão, e deu rigorosas instruções para que passasse cinquenta milhas a oeste das ilhas Scilly antes de seguir para o norte, e para que durante o resto da viagem se conservasse a pelo menos cem milhas de distância da costa irlandesa. Também designou quatro contratorpedeiros — HMS Laertes, Moorsom, Myngs e Boyne — para escoltar o Orion até águas profundas.¹

Vários relatórios do Almirantado forneciam um acompanhamento detalhado do progresso do Orion, incluindo variações de velocidade.² Era o navio mais bem vigiado em alto-mar.

Nos registros telegráficos do Almirantado, não há qualquer referência ao Lusitania, então no quarto dia de viagem e já na metade da travessia do Atlântico.

★ ★ ★

EM LONDRES, NA Sala de Guerra do Almirantado, chegavam mensagens relatando avistamentos e novos ataques de submarino. Na manhã do domingo, 2 de maio, um navio francês, o Europe, foi torpedeado e afundado ao largo das ilhas Scilly.³ Um faroleiro em outra parte informou ter visto um “navio caçado por um submarino”. Um navio carvoeiro do Almirantado, o Fulgent, foi torpedeado perto de Skelling Rocks, a oeste da Irlanda; nove tripulantes foram resgatados e deixados em Galway na noite de segunda-feira. No começo da terça-feira, 4 de maio, um observador informou ter avistado um submarino na superfície, a noroeste de Frenchman’s Rock, nas ilhas Scilly. Ele o viu deslocar-se para o leste e submergir. Naquela mesma manhã, às 3h15, um observador da costa deu notícia de uma “grande conflagração”⁴ que surgira no mar ao largo do Condado de Mayo.

Mas na Sala 40 o comandante Hope e seus decifradores de código não ouviram nada sobre o Kptlt. Walther Schwieger. O submarino estava longe demais da Alemanha para tentar estabelecer comunicação telegráfica. A Sala 40 só podia supor que Schwieger ainda estivesse a caminho da sua zona de patrulhamento no mar da Irlanda.

Foi um momento curioso na história da guerra naval. A Sala 40 sabia que um U-boat seguia em direção sul para Liverpool — conhecia o histórico do submarino; sabia que ele estava em alguma parte do Atlântico Norte, com ordem para afundar navios de transporte de tropas e qualquer outra embarcação britânica que encontrasse; e sabia também que o submarino estava armado com munição e torpedos em quantidade suficiente para afundar uma dúzia de navios. Era como saber que um determinado assassino estava à solta nas ruas de Londres, portando uma determinada arma, e que ele sem dúvida alguma atacaria em um determinado bairro nos próximos dias, só faltando mesmo saber quando.

A calma não significava nada. Em algum momento, o U-20 tornaria sua presença conhecida.

U-20

FRUSTRAÇÃO

Às 19H40 DA terça-feira, Schwieger enfim avistou a costa da Irlanda. Um farol apareceu no horizonte, difícil de ver no nevoeiro.

O dia tinha sido um desapontamento. Fortes ondas tornavam a viagem desconfortável para a tripulação lá embaixo, e Schwieger não encontrara alvo digno de ataque. Um navio de pesca de arrasto, armado, apareceu brevemente, mas o capitão percebeu que o calado era tão pequeno que um torpedo provavelmente passaria por baixo da quilha. A visibilidade tinha sido mínima quase o dia todo, apesar de ter melhorado no começo da noite, a ponto de permitir avistar objetos distantes. Mas a bruma que se formava era prenúncio de uma noite de nevoeiro.

Quinze minutos depois, surgiu um navio a vapor vindo na direção do U-20. Ainda estava longe, mas parecia uma embarcação de tonelagem significativa. Schwieger mandou descer para a profundidade de periscópio e se preparou para atacar. Colocou o U-20 num ângulo de noventa graus em relação à trajetória do navio, para permitir o que chamava de “um bom tiro na proa”, e mais uma vez escolheu um torpedo de bronze.

No entanto, o navio parecia encolher de tamanho à medida que se aproximava. Alguma coisa na luz mortiça e no nevoeiro tinha criado uma ilusão ótica que fizera o navio parecer

grande, mas, quanto mais perto chegava, menor ia ficando. Schwieger avaliou que não passaria de 1,5 mil toneladas. Apesar disso, era alguma coisa. Manobrou de tal maneira que, quando a trajetória do navio interceptasse a sua, estaria a apenas trezentos metros de distância. O alvo ainda estava a uma milha de distância.

E então, quando Schwieger observava pelo periscópio, o navio deu uma guinada e desviou de curso. Àquela distância, o U-boat não tinha a menor chance de alcançá-lo.

Mesmo na prosa sucinta do seu diário de bordo, a frustração do capitão era evidente: “Não é possível que o navio nos tenha visto”, escreveu. Identificou-o como sueco, o Hibernia, “com sinais neutros, sem bandeira”.

Schwieger retornou o U-20 para a superfície e continuou rumo ao sul, numa noite que descreveu como excepcionalmente escura.¹

LONDRES, BERLIM, WASHINGTON

CONFORTO NEGADO

NAQUELA QUARTA-FEIRA, 5 de maio, a mais alta autoridade naval da Grã-Bretanha, Winston Churchill, primeiro lorde do Almirantado, saiu de Londres com destino a Paris. Podia fazê-lo com relativa segurança, porque uma combinação de medidas de proteção — minas navais, redes contra submarinos na extremidade leste do canal da Mancha e intensas patrulhas em toda a sua extensão — tinha tornado o canal perigoso demais para submarinos atravessarem-no rotineiramente. Embora Churchill viajasse incógnito e fosse hospedar-se com um nome falso, havia pouco mistério em torno de sua visita. Ele teria um encontro com autoridades italianas e francesas para determinar como a marinha italiana seria usada no Mediterrâneo, agora que a Itália — em 26 de abril — entrara na guerra ao lado da Grã-Bretanha, da França e da Rússia. Em seguida, como fizera em outras ocasiões, Churchill planejava ir à frente passar um tempo com o marechal de campo Sir John Frenche — Sir John Denton Pinkstone French —, comandante da Força Expedicionária Britânica na França.

Na ausência de Churchill, o Almirantado tornava-se um lugar bem mais sossegado. Em geral, ele mantinha firme controle sobre questões navais, incluindo as minúcias das operações diárias, que, pelo menos em tese, deveriam ser delegadas à segunda autoridade do Almirantado, o primeiro

lorde do Mar. Isso colocava Churchill, de quarenta anos, em confronto direto com o ocupante desse cargo, o almirante Jacky Fisher, de 74.

Se Churchill parecia um buldogue, Fisher era um grande sapo de olhos saltados, parecidíssimo com um futuro ator chamado László Löwenstein, mais conhecido pelo nome artístico de Peter Lorre. Como Churchill, Fisher era voluntarioso e gostava de se envolver nas minúcias das operações navais. Quando os dois estavam presentes, tensão era a ordem do dia. Um oficial de marinha escreveu para a mulher: “A situação é curiosa — dois homens muito fortes e inteligentes, um velho, matreiro e com vasta experiência; o outro, jovem, seguro de si, muito presunçoso, mas instável. Não conseguem trabalhar juntos, comandar o espetáculo em conjunto.”¹ Churchill parecia empenhado em usurpar a função de Fisher. A “energia e capacidade de trabalho [de Churchill] eram quase assustadoras”, escreveu o chefe da inteligência Blinker Hall. “Notas e memorandos sobre todos os assuntos imagináveis fluíam de sua sala a todas as horas do dia e da noite. Pior ainda, ele exigia informações que só poderiam ser dadas de ordinário, e apropriadamente, ao primeiro lorde do Mar ou ao chefe do estado-maior, fato que mais de uma vez provocara confusão e uma imerecida palavra de repreensão.”²

O que tornava a relação ainda mais turbulenta era o fato de que Fisher parecia cambalear à beira da loucura. Escreveu Hall: “Gradualmente, nós, no Almirantado, não podíamos deixar de notar que o Fisher que conhecíamos não estava mais conosco. Em seu lugar, havia um homem muito atormentado e desiludido, que exigia demais de suas forças na tentativa de seguir em frente. De vez em quando, ainda era capaz de mostrar os antigos lampejos de brilhantismo, mas, por baixo da superfície, não ia nem um pouco bem... A qualquer momento, achávamos, viria o colapso.”³ O almirante Jellicoe, comandante da Grande Frota, também ficava

preocupado. “A situação no quartel-general”, escreveu numa carta de 26 de abril a um colega oficial, “é tão ruim quanto eu temia, ou pior. É lamentável que as coisas estejam como estão, e não há dúvida alguma de que a Frota está perdendo com muita rapidez a confiança na administração”.⁴

Churchill reconhecia o que havia sido a energia e o gênio de Fisher. “Mas ele tem 74 anos”, escreveu, numa estripação oblíqua. “Como um grande castelo que há muito tempo luta contra o tempo, a poderosa constituição da torre principal erguendo-se intacta, parecendo eterna. Mas a fortificação exterior e as ameias desabaram, e seu governante imperioso reside apenas nos apartamentos e corredores especiais, que lhe são desde sempre familiares.”⁵ Isso, no entanto, era exatamente o que Churchill esperava quando reconduziu Fisher ao cargo de primeiro lorde do Mar. “Eu o chamei porque sabia que era *velho* e *fraco*, e que eu conseguiria manter as coisas em minhas próprias mãos.”⁶

Em maio de 1915, Churchill comentou que Fisher sofria de “grande exaustão nervosa”.⁷ Com a ausência do primeiro lorde do Almirantado, Fisher assumiu o comando, mas não parecia à altura da responsabilidade. “Tinha demonstrado aflição e angústia indisfarçáveis por estar sozinho encarregado do Almirantado”, escreveu Churchill. “Não há dúvida de que o velho almirante está preocupado, quase além de sua capacidade, com a imensa pressão dos tempos e com o rumo tomado pelos acontecimentos.”⁸

Nesse mesmo período, ocorreu um incidente que parecia reforçar a preocupação de Churchill com a sanidade de Fisher. Antes de partir para a França, o primeiro lorde do Almirantado pediu à mulher, Clementine: “Tome conta do ‘velho’ para mim.” Assim, ela convidou Fisher para almoçar, apesar de não gostar do convidado, nem confiar nele, além de duvidar de que o primeiro lorde do Mar fosse capaz de aguentar o estresse de dirigir o Almirantado na ausência do

marido. Mas o almoço deu certo, e Fisher foi embora. Pelo menos era o que Clementine achava.

Logo depois, ela também saiu da sala de estar e descobriu que Fisher ainda estava na casa, “espreitando no corredor”, de acordo com um relato da filha de Churchill, Mary. Clementine ficou espantada, lembrava-se Mary: “Perguntou-lhe o que queria, depois do que, de maneira brusca e um tanto incoerente, ele lhe disse que, embora ela sem dúvida achasse que Winston estivesse conferenciando com Sir John French, na verdade ele estava se divertindo com uma amante em Paris!”

Para Clementine, era uma acusação ridícula. Ela retrucou: “Deixe de conversa, seu velho bobo, e vá embora.”⁹

Com Churchill em Paris, a torrente de notas e telegramas que ele produzia todos os dias — “o constante bombardeio de memorandos e minutas sobre todos os assuntos imagináveis, técnicos ou de outra natureza”,¹⁰ como disse o assistente de Fisher — diminuiu de forma abrupta. Em comparação com o tumulto que costumava existir em suas dependências, o Almirantado agora estava tranquilo, para não dizer desatento.

★ ★ ★

NA EMBAIXADA DOS Estados Unidos em Berlim, o embaixador James W. Gerard recebeu uma nota curta, de dois parágrafos, do Ministério do Exterior da Alemanha. A mensagem, datada de quarta-feira, 5 de maio, mencionava o fato de que, nas semanas anteriores, “ocorrera repetidas vezes” o ataque a navios neutros por submarinos alemães na zona de guerra designada. Em um dos casos, dizia a nota, um U-boat afundou um navio neutro “por causa da iluminação inadequada em suas marcas de neutralidade no escuro”.

A nota pedia a Gerard que transmitisse esses fatos a Washington e recomendasse que os Estados Unidos “de novo advertissem as companhias americanas de transporte marítimo para não atravessarem a zona de guerra sem tomarem as devidas precauções”. Navios, dizia a nota, deviam tomar o cuidado de tornar suas marcas de identificação “tão claras quanto possível, e, sobretudo, iluminá-las tão logo escureça e durante toda a noite”.¹¹

Gerard retransmitiu as recomendações para o Departamento de Estado no dia seguinte.

★ ★ ★

EM WASHINGTON, o presidente Wilson estava em meio a um tumulto emocional, por razões que nada tinham a ver com navios e com a guerra.

Àquela altura, estava ainda mais apaixonado por Edith Galt e na expectativa de não ficar mais sozinho. Na noite de terça-feira, 4 de maio, Wilson mandou seu Pierce Arrow buscar Edith para jantar na Casa Branca. Ela usava um vestido branco de cetim, com “renda creme e um toque de veludo verde-esmeralda na grande gola quadrada e sapatilhas verdes para combinar”,¹² lembrou-se a própria. Depois do jantar, Wilson levou-a ao Pórtico Sul, onde se sentaram, a sós, sem um acompanhante. A noite estava quente, o ar impregnado dos ricos perfumes de uma primavera em Washington. Ele disse que a amava.

Ela ficou atordoada. “Oh, você não pode me amar”, disse, “pois não me conhece de fato; e faz menos de um ano que sua mulher faleceu”.

Wilson, imperturbável, afirmou: “Conhecendo-a, eu temia chocá-la, mas eu não seria um cavalheiro se continuasse arranjando pretextos para vê-la sem lhe dizer o que já disse

para minhas filhas e para Helen: que eu quero que você seja minha mulher.”

Portanto, não apenas amor, o que já era uma declaração surpreendente, mas casamento.

Edith rejeitou a proposta. Temperou a rejeição com um bilhete que redigiu no fim da noite, depois que Wilson a deixou em seu apartamento. “Já passa bem da meia-noite”, escreveu ela, nas primeiras horas da manhã de quarta-feira, 5 de maio. “Estou sentada na grande cadeira perto da janela, olhando a noite lá fora, desde que você foi embora, todo o meu ser acordado e vibrando!”

Ela confessou que a declaração de amor e a confissão de solidão a deixaram angustiada. “Como eu gostaria de ajudar! Que prazer e que privilégio indescritíveis para mim poder compartilhar estes tensos e terríveis dias de responsabilidade, e treme até a ponta dos dedos quando me lembro das coisas extraordinárias que você me disse hoje à noite. E como sou miseravelmente pobre por não ter nada a lhe oferecer em troca. Nada — quero dizer — que seja proporcional ao seu grande dom!”

Aqui ela se junta à luta universal, compartilhada por homens e mulheres através dos tempos, para atenuar a rejeição e não perder para sempre um amigo.

“Sou uma mulher, e a ideia de que você *precisa* de mim é muito doce!” escreveu. “Mas, querida alma gêmea, confie em mim, e me deixe afastá-lo da ideia de que pagou por sua destemida honestidade e convencê-lo de que, com a franqueza existente entre nós, não há nada a temer — nós nos ajudaremos e animaremos um ao outro.”

E acrescentou: “Você foi honesto comigo, e, talvez, eu tenha sido franca demais com você — se fui, me perdoe!”

Ainda naquela manhã, com o sol já alto e o dia avançando, Edith e Helen Bones saíram para outra caminhada no Rock Creek Park. Sentaram-se em pedras para descansar. Helen

olhou furiosa para Edith e disse: “Primo Woodrow parecia bem abatido hoje de manhã.”¹³ Helen amava o primo e era muito protetora. Apelidara-o de “Tigre”, não por qualquer inclinação lasciva, mas porque, como Edith contaria depois, “ele estava tão pateticamente enjaulado na Casa Branca, louco para andar à vontade, como ela o fazia, que o comparava a um esplêndido tigre de bengala que vira certa vez — nunca parado, sempre se movendo, inquieto, ressentido das barras que o impediam de viver a vida maior que Deus dera a ele”.¹⁴ Ali no parque, Helen chorou. “Logo quando eu pensei que alguma felicidade ia entrar na vida dele!”, disse ela. “Você lhe causou uma dor profunda.”¹⁵

Numa intervenção quase cinematográfica, o dr. Grayson apareceu de repente, saindo do bosque montado num cavalo — um grande cavalo branco, nada menos. Perguntou a Helen o que tinha acontecido, e ela respondeu de pronto que tinha tropeçado e caído. “Acho que ele não acreditou na história”, escreveu Edith, “mas fingiu que sim e continuou seu passeio a cavalo”.¹⁶

Sua chegada foi oportuna, acrescentou ela, “pois eu já começava a me sentir uma criminosa, culpada de vil ingratidão”. Tentou explicar a Helen que não estava agindo como um “monstro”; apenas não poderia “concordar com uma coisa que não sinto”. Disse à amiga que sabia estar “brincando com fogo, pois [Wilson] era de natureza intensa e não estava disposto a esperar; mas eu preciso de tempo para saber o que realmente se passa em meu coração”.¹⁷

A rejeição de Edith causou grande tristeza a Wilson, que ficou quase desorientado num momento em que os acontecimentos mundiais clamavam por sua atenção. Até mesmo a Grã-Bretanha tinha se tornado uma fonte de irritação. Em seu esforço para impedir o fluxo de material de guerra para a Alemanha, os navios de guerra britânicos tinham detido embarcações e confiscado cargas americanas.

No começo da guerra, Wilson chegara a temer que as ações da Grã-Bretanha pudessem deixar o público americano indignado e acabassem provocando um grave conflito entre os dois países. A diplomacia aliviou a tensão por um tempo. Mas, em 11 de março de 1915, em resposta à declaração da Alemanha sobre “zona de guerra” no mês anterior, o governo britânico baixou uma nova e surpreendente “Ordem do Conselho”, proclamando a intenção formal de deter qualquer navio que seguisse para, ou saísse da, Alemanha, fosse neutro ou não, assim como navios com destino a portos neutros, para verificar se suas cargas poderiam cair em poder dos alemães. A Grã-Bretanha também aumentou de forma acentuada a lista de produtos que doravante passaria a considerar contrabando. A ordem ofendeu Wilson, que apresentou um protesto formal, descrevendo o plano da Grã-Bretanha como “uma negação quase irrestrita dos direitos soberanos dos países que agora vivem em paz”.¹⁸

A nota não produziu qualquer resultado. Choviam reclamações de expedidores de mercadorias americanos que tiveram suas cargas detidas ou confiscadas, apesar de o Departamento de Estado ter conseguido a liberação imediata de um automóvel despachado por uma socialite americana.¹⁹ Para os britânicos, os riscos eram grandes demais para permitir qualquer transigência. Como embaixador da Grã-Bretanha nos Estados Unidos, Cecil Spring Rice tinha escrito no outono anterior: “Na luta de vida ou morte em que estamos empenhados, é essencial impedir que suprimentos de guerra cheguem aos exércitos e fábricas alemães”.²⁰

A neutralidade americana parecia cada vez mais difícil de manter. Em carta a uma amiga, Mary Hulbert, Wilson escreveu: “Juntos, a Inglaterra e a Alemanha vão acabar nos enlouquecendo, porque às vezes parece que eles mesmos estão loucos, tantas são as provocações desnecessárias que inventam.”²¹

Apesar disso, Wilson reconhecia uma diferença fundamental na maneira com que os dois lados faziam suas campanhas contra o comércio marítimo. A Marinha Real se comportava com civilidade e quase sempre pagava pelo contrabando que apreendia; já a Alemanha parecia cada vez mais disposta a afundar navios mercantes sem aviso, mesmo os que ostentavam marcas de neutralidade. O torpedeamento do *Gulflight* era um exemplo relevante. Dentro do Departamento de Estado, o subsecretário Robert Lansing advertiu que, à luz do ataque ao *Gulflight*, os Estados Unidos estavam moralmente obrigados a aderir à declaração feita em fevereiro por Wilson de atribuir à Alemanha “estrita responsabilidade” por suas ações. O presidente não fez qualquer comentário público, mas ele e o secretário de Estado, Bryan, em conversas privadas com repórteres, deram a entender que o governo trataria o incidente com prudência. “Nenhuma medida diplomática será tomada pelo governo dos Estados Unidos (...) até que todos os fatos sejam apurados e se chegue a uma resolução”,²² noticiou o *The New York Times* em uma reportagem de primeira página em 5 de maio, uma quarta-feira.

Na verdade, Wilson achava o incidente do *Gulflight* inquietante. Tratava-se de um navio americano; o ataque matara três marinheiros. Pior: ocorrera sem aviso. Embora o episódio não tivesse, para Wilson, magnitude para levar o país à guerra, algum tipo de protesto era necessário. Naquela quarta-feira, ele telegrafou para o coronel House, seu amigo, que ainda estava em Londres, pedindo-lhe conselho sobre que resposta dar à Alemanha.

House recomendou “uma nota incisiva”, mas acrescentou: “Temo que uma violação ainda mais séria possa ocorrer a qualquer momento, pois parece que eles não ligam para as consequências.”²³

LUSITANIA

O MANIFESTO

A BORDO DO Lusitania, o *Cunard Daily Bulletin* mantinha os passageiros em dia com as notícias, mas, como os outros jornais em terra, só informava sobre as vastas movimentações de tropas, como se a guerra fosse uma partida jogada com peças e dados, e não com homens de carne e osso. Essas notícias não capturavam sequer indícios da realidade da luta que se desenrolava nos campos de batalha, em particular nos Dardanelos, onde a ofensiva naval e terrestre dos Aliados tinha empacado e forças britânicas e francesas abriram trincheiras muito parecidas com as da frente ocidental.

A parte mais terrível da batalha era deixar as trincheiras — ficar em pé e sair consciente de que a força adversária a qualquer momento iniciaria um tiroteio que só pararia quando a ofensiva terminasse, fosse com a vitória, significando alguns metros conquistados, ou com a derrota, alguns metros perdidos, mas invariavelmente com metade do batalhão morta, ferida ou desaparecida. “Jamais esquecerei o momento em que tivemos de deixar o abrigo das trincheiras”, escreveu o soldado britânico Ridley Sheldon sobre o combate em Helles, no extremo sudoeste da península de Gallipoli. “É mesmo terrível, o primeiro passo que damos, em face de fogo mortal, e percebemos que a qualquer momento podemos ser abatidos; mas, se não somos atingidos, parece que nossa coragem aumenta. E, quando vemos ao nosso lado homens

como nós, isso nos inspira a determinação de seguir em frente. E lá fomos nós por cima do parapeito com baionetas caladas — em fila, como o vento. Mas era uma absoluta matança, pois homens caíam como milho diante da foice.”¹

Os feridos ficavam estirados no chão, a céu aberto, ou em buracos de granada aguardando os padioleiros, que às vezes demoravam horas, até mesmo dias. Ferimentos iam de pequenas penetrações de estilhaços até grotescas desfigurações. “Voltei para a trincheira e vi o que nunca tinha visto, pois a fumaça se dissipara”, escreveu o capitão Albert Mure, também em Helles. Uma granada tinha acabado de cair na trincheira, no lugar onde momentos antes ele escrevera mensagens a serem entregues por dois ordenanças. Um deles sobreviveu, o outro não. “O corpo e a cabeça ficaram separados por mais de um metro de distância. Dois dos meus sinaleiros foram mortos também, e mutilados tão horrivelmente que seria indesculpável descrever a condição deles.”²

Em outra parte de Helles, o sargento Denis Moriarty, do Primeiro Regimento dos Fuzileiros Reais de Munster, resistia a um ataque turco que começara às dez da noite. “Eles rastejaram até nossas trincheiras, eram milhares, e aterrizaram a noite com berros e gritos, ‘Alá, Alá!’ Não podíamos deixar de matá-los aos montes.” Alguns chegaram à trincheira de Moriarty. “Quando os turcos ficavam muito perto, os demônios usavam granadas de mão e só reconhecíamos os nossos mortos pelos discos de identificação. Meu Deus, com que cena nos deparamos de manhã, quando o dia raiou.”³ Quando as forças invasoras dos Aliados enfim foram evacuadas, em janeiro de 1916, cerca de 265 mil soldados aliados e trezentos mil turcos estavam mortos, feridos ou desaparecidos.⁴

Soldados em navios reunidos no mar se saíram um pouco melhor. A armada causava forte impressão — centenas de

embarcações, de caça-minas a gigantescos Dreadnoughts. Mas muitos ficavam bem ao alcance da artilharia turca incrustada em solo elevado, que despejava milhares de toneladas de explosivos em seus conveses. O encouraçado francês Suffren foi atingido por uma bomba que destruiu uma torre de canhão, provocando um incêndio no fundo do casco; outra bomba destruiu a chaminé de vante. O contra-almirante Émile Guépratte desceu da ponte para inspecionar os estragos e levantar o moral dos marinheiros. “A cena”, escreveu ele, “era tragicamente macabra: a imagem da desolação, as chamas não pouparam nada. Quanto aos jovens, minutos antes tão alertas, tão confiantes, agora todos [jaziam] mortos no convés vazio, esqueletos escuros queimados, torcidos em todas as direções, sem vestígio nenhum de roupa, o fogo tendo devorado tudo”.⁵

No Lusitania, havia paz. Havia livros, charutos, boa comida, chá à tarde e o ritmo agradável da vida a bordo: passear pelo navio, conversar junto aos parapeitos, fazer crochê e simplesmente sentar-se numa cadeira do convés tomando a brisa marinha. De vez em quando, aparecia um navio ao longe; mais perto, baleias.

★ ★ ★

EM NOVA YORK, na quarta-feira, 5 de maio, a Cunard enfim apresentou aos funcionários da alfândega o manifesto de carga completo do Lusitania. Ao contrário da versão inicial de uma página preenchida pelo capitão Turner antes de zarpar, este “Manifesto Suplementar” tinha 24 páginas e relacionava mais de trezentas consignações.

Havia peles de rato-almiscarado, castanhas, cera de abelha, bacon, placas de sal, artigos dentários, caixas de banha de porco e barris de língua de vaca; mecanismos da

Otis Elevator Company; e doces (157 barris) suficientes para preencher as fantasias de todas as crianças das escolas de Liverpool. O manifesto também relacionava uma caixa de “Pinturas a Óleo”, que acompanhavam o passageiro da primeira classe Sir Hugh Lane, colecionador de arte de Dublin. Identificar aquela consignação apenas como quadros a óleo era um modo de dizer. Os quadros estavam segurados por quatro milhões de dólares (cerca de 92 milhões em valores atuais) e, segundo rumores, incluíam obras de Rubens, Monet, Ticiano e Rembrandt.⁶

Mais problemáticos, porém inteiramente legais, segundo as leis da neutralidade dos Estados Unidos, eram os cinquenta barris e as 94 caixas de pó de alumínio e as cinquenta caixas de pó de bronze, materiais altamente inflamáveis em certas condições, assim como as 1.250 caixas de projéteis de artilharia com estilhaços fabricados pela Bethlehem Steel Company, destinados ao exército da Grã-Bretanha, e muito necessitados na frente ocidental, onde as forças britânicas enfrentavam dificuldades devido a uma severa escassez de munição de artilharia. (Churchill escreveu: “O exército na França está disparando projéteis a um ritmo que nenhuma administração militar jamais foi solicitada a sustentar.”⁷) Esses artigos eram essencialmente inertes.⁸ Continham apenas a quantidade mínima de carga de arrebetamento; seus detonadores foram arrumados separadamente e guardados noutro lugar. Os cartuchos com os poderosos explosivos necessários para atirá-los *não* faziam parte da carga do navio; seriam agregados depois, num arsenal na Grã-Bretanha.

Também a bordo, de acordo com o manifesto, havia 4.200 caixas de munição para fuzis Remington, um total de 170 toneladas.

U-20

ATÉ QUE ENFIM

DURANTE TODA A manhã de quarta-feira, 5 de maio, um denso nevoeiro cobriu o mar da costa da Irlanda.¹ Das quatro horas em diante, sempre que Schwieger verificava o tempo através do periscópio, tudo que via era uma escura opacidade. Mantinha o U-20 numa rota para o sul, a baixa velocidade, provavelmente cinco nós, para economizar bateria. Às 8h25, Schwieger considerou a visibilidade boa para emergir, apesar das persistentes massas de nevoeiro à sua volta.

A tripulação desligou os dois motores elétricos e ligou os motores a diesel para que o U-20 alcançasse a velocidade de cruzeiro e recarregasse as baterias. Em algum lugar à sua esquerda, no negrume, estava a costa sudoeste da Irlanda, uma compacta massa de penhascos rochosos projetando-se no Atlântico Norte. Ele logo passaria pela ilha Valentia, onde os britânicos tinham instalado uma potente estação de telégrafo. O telegrafista do submarino devia estar, àquela altura, captando bem as mensagens da torre de Valentia, mas era incapaz de ler os códigos em que eram transmitidas.

O U-20 avançava através de cortinas de bruma. Pelas 12h50, Schwieger supunha estar na altura de Fastnet Rock, embora não pudesse vê-lo. O rochedo era uma das mais destacadas referências marítimas da Grã-Bretanha, uma placa sinalizadora da costa oeste. Imigrantes irlandeses no século XIX o chamavam de “Lágrima da Irlanda”, porque era o

último pedaço de sua terra que viam antes de os navios entrarem no Atlântico Norte na viagem para os Estados Unidos. Ali Schwieger mandou virar à esquerda para começar a navegar ao longo da costa sul da Irlanda, rumo a Liverpool. Era a borda superior de um grande funil de oceano chamado mar Celta, onde convergiam navios que chegavam do norte, do oeste e do sul. Era o local de caça perfeito para um U-boat, mas Schwieger não viu nada.

Escreveu: “Durante a tarde inteira, nenhum navio a vapor avistado, mesmo com o tempo clareando, embora estivéssemos dentro de uma das principais rotas de navegação.”

A visibilidade aumentou. Logo Schwieger conseguiu ver a costa irlandesa, mas apenas por alguns instantes. Nas três horas seguintes, o U-20 navegou na superfície e não encontrou navios de espécie alguma. A névoa da tarde começou a adensar-se de novo.

Pouco antes das cinco, quando viajava ao largo do condado de Cork, Schwieger avistou o que, de início, lhe pareceu um grande veleiro de velas redondas. Na névoa, era uma imagem adorável, os três mastros inflados de lonas. Opondo-se a outros comandantes de U-boat, que relutavam em afundar essas embarcações, Schwieger não se comoveu. O que via era um alvo. O U-20 voltou-se na direção do navio, e os homens de Schwieger carregaram e apontaram o canhão de convés.

Quando chegou perto, Schwieger percebeu que mais uma vez a luz e a névoa o enganaram. A embarcação tinha três mastros, mas era apenas uma pequena escuna. Fez sinal para que parasse. Embora tivesse atirado várias vezes contra navios sem avisar, nesse caso ele voltou a aderir, por um breve momento, a regras de cruzeiro. “Como nosso barco não corria perigo algum em aproximar-se”, escreveu ele, “dirigimo-nos para a popa do veleiro”.

Ordenou que o capitão da escuna e os quatro tripulantes abandonassem o navio e levassem o registro marítimo e o manifesto da carga para o U-20. Revelou-se que a escuna se chamava Earl of Lathom, originária de Liverpool, e carregava pedras de Limerick. Pesava ao todo 99 toneladas.

Quando os tripulantes se afastaram a remo, Schwieger ordenou à guarnição de canhão que começasse a disparar contra a linha d'água da escuna. Apesar do tamanho pequeno e da carga não flutuante, o navio se revelou um alvo teimoso. Disparos e mais disparos reboavam no mar e explodiam contra o casco. A guarnição de canhão de Schwieger precisou de doze disparos para afundá-lo.

★ ★ ★

HORAS DEPOIS, COM a bruma do anoitecer se tornando espessa, Schwieger encontrou outro alvo. Um navio a vapor emergiu do nevoeiro, bem perto — perto demais para que se pudesse preparar um ataque. Ele afastou o U-20, para ganhar espaço marítimo, mas manteve o submarino na superfície. O navio a vapor parou, parecendo aguardar uma inspeção dentro das regras de cruzeiro.

Aparentemente, o navio pesava cerca de três mil toneladas e parecia norueguês, mas Schwieger e seu piloto, Lanz, sentiram que faltava alguma coisa. As marcações ficavam numa altura inusitadamente elevada do casco, e o capitão suspeitou que talvez fossem pintadas sobre encerado.

Schwieger posicionou o submarino para torpedear. Mandou utilizar um torpedo de bronze, regulado para viajar a uma profundidade de 2,4 metros. Quando o U-20 estava a cerca de trezentos metros do navio, Schwieger deu a ordem para atirar.

Errou o alvo.

As bolhas que chegavam à superfície provocadas pelo motor de ar comprimido do torpedo revelavam sua trajetória. Enquanto a pista do torpedo se aproximava do alvo, o navio começou a acelerar de súbito, esquivando-se. Pelo que Schwieger pôde julgar, o torpedo passou ao lado ou por baixo da popa.

Foi a vez de Schwieger fugir. Temeu que o navio estivesse armado. “Depois do disparo, mudei bruscamente de direção e me afastei, para evitar o perigo de ser alvejado”, escreveu. “Por essa razão, não pensei em um segundo ataque. O navio logo desapareceu no nevoeiro.”

No registro do diário de bordo às 20h10 daquela noite, ele refletiu sobre o que ocorrera. O torpedo parecia ter perdido velocidade ao aproximar-se do alvo, escreveu. “Sequer considere a possibilidade de errar, mesmo depois que o torpedo foi disparado, levando em conta a nossa posição favorável e o fato de que o navio não tinha como avançar muito.” De fato, a embarcação conseguiu acelerar, a partir de uma posição de ponto morto, e escapar.

A partir de então, durante uma hora, o denso nevoeiro voltou, forçando Schwieger a submergir. Foi o fim do seu sexto dia no mar, e tudo o que tinha afundado era um veleiro de 99 toneladas.

AVISTAMENTO

DE: PROMONTÓRIO DE KINSALE
PARA: ALMIRANTADO

5 DE MAIO DE 1915

ENVIADO ÀS 19H55
RECEBIDO ÀS 20H52

PEQUENO BARCO CONTENDO CINCO HOMENS UMA MILHA A SUDESTE
REMO IÇADO COM UM PANO PRESO. TRINEIRA D 145 DO NAVIO
TROUXE TRIPULAÇÃO PARA BORDO SEGUINDO PARA KINSALE.
GUARDA COSTEIRA DE KINSALE INFORMADA.¹

SALA 40

SCHWIEGER REVELADO

PRIMEIRO VEIO O relato sobre um tiroteio no nevoeiro, enviado no começo da noite da quarta-feira, 5 de maio, de uma estação empoleirada em Old Head of Kinsale, um promontório que avançava no mar Celta perto de Queenstown, Irlanda.¹ Old Head era bem conhecido dos marinheiros, que costumavam usá-lo para estabelecer sua localização exata.

Depois dessa mensagem, Kinsale relatou que uma escuna, Earl of Lathom, tinha sido afundada ao largo de Old Head. A informação foi retransmitida para Blinker Hall e para o primeiro lorde do Mar Fisher, por hora encarregado do Almirantado. Churchill deveria chegar a Paris à meia-noite. A nova mensagem, recebida em Londres às 22h46 e anotada em um registro das viagens do U-20 compilado pela Sala 40, dizia que a tripulação da escuna fora resgatada e levada para Kinsale. Os tripulantes informaram que, quando viram o submarino pela última vez, ele rumava para sudeste na direção de um grande navio a vapor.²

Mais ou menos na mesma hora, outro telegrama chegou ao Almirantado, vindo do Centro Naval em Queenstown. O capitão de um navio britânico, o Cayo Romano, informava que um torpedo fora disparado contra a sua embarcação ao largo de Fastnet Rock. Ele não chegou a ver o submarino que fez o disparo.³ Isso também foi anotado na Sala 40 e transmitido para Hall e Fisher.

Então veio uma quarta mensagem, também passada adiante, de que um submarino fora visto doze milhas ao sul de Daunt Rock Light, um navio-farol ancorado à entrada do porto de Queenstown. O avistamento ocorreu às 21h30.⁴

Comparando a localização dos ataques a informes telegráficos já interceptados, deveria ter ficado claro para alguém — o chefe do estado-maior Oliver, o capitão Hall, ou Fisher — que o U-boat envolvido era o U-20 do Kptlt. Walther Schwieger e que àquela altura ele estava agindo no coração de uma das principais rotas marítimas da Grã-Bretanha. Um registro minucioso das viagens do U-20 mantido pela Sala 40 incluía uma localização exata naquela noite: “51,32 N, 8,22 O.”⁵ Essas coordenadas situavam o U-boat imediatamente a sul-sudeste do promontório de Old Head of Kinsale.

O Almirantado estava bem ciente de que o Lusitania logo atravessaria as mesmas águas, mas não fez qualquer esforço para fornecer detalhes dos acontecimentos daquela noite diretamente para o capitão Turner. Enquanto isso, o HMS Orion, observado de perto, continuava sua viagem para Scapa Flow, guardado durante todo o trajeto por quatro contratorpedeiros designados para escoltá-lo. Eles acompanharam o Dreadnought até que ele estivesse seguro no Atlântico e seguindo para o norte antes de iniciarem sua própria viagem de volta.⁶ Àquela altura, os quatro contratorpedeiros estavam perto da última posição do U-20 e da rota que o Lusitania logo tomaria a caminho de Liverpool. Nenhuma tentativa foi feita para redirecioná-los. Um deles, o HMS Boyne, seguiu para Devonport; os outros três retornaram pelas ilhas Scilly.

O Orion continuou sua viagem para o norte numa rota em zigue-zague, a dezoito nós, velocidade considerada mais que suficiente para deixar um U-boat para trás.⁷

★ ★ ★

O LUSITANIA, NO quinto dia de viagem, seguia para a Grã-Bretanha sozinho, sem qualquer escolta oferecida ou planejada e sem receber nenhuma instrução para tomar a rota recém-aberta e mais segura do canal Norte — e isso apesar de o navio transportar um valioso estoque de cartuchos de rifle e granadas *shrapnel*.

É possível que a ausência de qualquer medida de proteção tenha sido resultado de um lapso de atenção, com Churchill na França e Fisher absorvido por outras questões e aparentemente já marchando para a insanidade. A situação, contudo, assumiria um aspecto mais sinistro à luz de uma carta que Churchill enviara no começo do ano para o chefe da Junta Comercial da Inglaterra, Walter Runciman, e na qual escrevera que seria “da maior importância atrair o transporte marítimo neutro para a nossa costa, na esperança, sobretudo, de envolver os Estados Unidos na briga com a Alemanha”.⁸

Embora ninguém o dissesse de forma explícita, a Grã-Bretanha esperava que os Estados Unidos, a certa altura, fossem levados a se juntar aos Aliados, fazendo a situação pender irrevogavelmente a seu favor.

Depois de observar que a campanha submarina da Alemanha tinha reduzido drasticamente o tráfego marítimo proveniente dos Estados Unidos, Churchill disse a Runciman: “Da nossa parte, queremos o tráfego — quanto mais, melhor; e se houver algum problema com ele, melhor ainda.”

LUSITANIA

JOVENS PRESTATIVAS

Às 5H30 DE quinta-feira, 6 de maio, passageiros dos camarotes da primeira classe do lado de bombordo do convés de embarcações do Lusitania — Convés A — ouviram um tumulto lá fora. Theodate Pope, no A-10, lembrava-se de ter sido “acordada por gritos e pelo arrastar de pés”.¹ Metais tiniam contra metais; cordas moviam-se em roldanas estrondosas. Tudo isso se misturava com imprecações abafadas e com a barulheira de homens envolvidos num trabalho que exigia força, o que a tripulação tinha, e coordenação, o que lhe faltava.

Com o navio a cerca de um dia de distância do mar Celta, o capitão Turner tinha ordenado à tripulação que descobrisse e suspendesse todos os barcos salva-vidas convencionais, isto é, aqueles que ficavam pendurados em turcos nos dois lados do convés de embarcações. Os dois barcos de emergência já estavam posicionados.

Turner estava sendo prudente. Se houvesse uma emergência, os barcos poderiam ser lançados com maior agilidade de suas posições e com menos riscos do que se ainda estivessem presos nas posições de alto-mar. Àquela hora, haveria poucos passageiros no convés e, portanto, era menor a probabilidade de que interferissem nos trabalhos ou, pior ainda, se machucassem, embora Turner se arriscasse a

causar irritação acordando-os tão cedo — e ali ficavam alguns dos camarotes mais caros do navio.

O segundo piloto John Lewis, que comandava os exercícios diários com barcos salva-vidas, também dirigiu aquela operação. Primeiro, disse ele, “convocamos os cozinheiros, os taifeiros, o grupo de marinheiros de prontidão no convés e quaisquer outros homens do turno diurno que pudéssemos juntar”.² A tripulação começou pelos barcos de bombordo. Lewis subiu para o convés de navegação e se posicionou no meio, em frente à sala Marconi, para poder monitorar toda a operação de uma vez. A cada barco foram designados de seis a oito homens. Para não embaraçar tiradores de talha e cabos, todos os barcos tiveram que ser suspensos ao mesmo tempo, segundo Lewis. Em seguida, os homens — ao todo, uns oitenta — passaram para o lado de boreste e repetiram o processo. Lewis então dispensou os cozinheiros e taifeiros, mas ordenou à tripulação de convés que prendesse os cabos e enrolasse os tiradores em cuidadosas bobinas “flamengas”. Por último, mandou os homens verificarem se cada barco continha o complemento exigido de equipamento de sobrevivência, como remos, mastros, velas, fósforos, âncoras de capa, lâmpadas, provisões e água potável.

O processo não transcorreu sem percalços. O passageiro da primeira classe Joseph Myers, que acordou cedo, foi ver a tripulação trabalhar. “Os homens não eram eficientes”, disse. “Vi quando tentavam soltar os barcos, quando tentavam desvencilhá-los dos turcos, e me pareceu que não sabiam fazê-lo. Atrapalhavam-se com as cordas. Eram comandados por algum imediato; não sei quem era, mas não me pareceu que os homens já tivessem lidado com aqueles barcos. Lidavam com as cordas e os tiradores como se construíssem uma casa; pareciam mais operários do que marinheiros.”³

Passageiros que acordaram tarde depararam-se com a visão de todos os barcos suspensos e descobertos, sem que houvesse qualquer explicação. Para a maioria, a novidade tinha pouco interesse; alguns talvez nem tivessem notado. Para outros, era inquietante. “Na quinta-feira de manhã, fiquei bem apreensiva quando descobri que os barcos salva-vidas estavam pendurados sobre as laterais do navio”, escreveu Jane MacFarquhar, de Stratford, Connecticut. “Quando perguntei, fui informada de que era essencial que ficassem ali — de acordo com a lei. Achei estranho que não tivessem sido postos na posição quando saímos de Nova York, em vez de esperar que estivéssemos perto do outro lado. Percebi que os outros passageiros não pareciam preocupados, por isso também comecei a esquecer os barcos salva-vidas.”⁴

Nellie Huston, acrescentando mais alguns parágrafos à sua carta-diário, escreveu: “Nesta manhã, todos os barcos salva-vidas foram suspensos, prontos para emergências. É horrível pensar nisso, mas acho que existe algum perigo.” Comentou que ela e os outros passageiros esperavam que navios da marinha britânica se encontrassem com o transatlântico naquele dia para dar escolta.

Depois fez observações mais alegres. “Que multidão neste navio, e todos ingleses. Fiquei tão feliz de ver Union Jacks [bandeiras do Reino Unido] neste navio quando estávamos em Nova York, há muitas pessoas distintas na primeira classe, mas é claro que não se poderia encostar um dedo nelas! Há um Vanderbilt, um ou dois banqueiros. Fiz muitos amigos, e, não fosse a preocupação, eu diria que a viagem foi adorável.”

★ ★ ★

OS HOMENS DO convés faziam as costumeiras “coisas de marinheiro” para manter o navio, um processo interminável.

Todas as manhãs, um grupo deles limpava os metais e vidros das portinholas que davam para os conveses. Havia sempre um princípio de ferrugem que precisava ser lixado e pintado; a água salgada e a névoa seca que se acumulavam nas grades do convés durante a noite tinham que ser esfregadas de manhã, para que o metal reluzisse e não sujasse vestidos e ternos dos passageiros. Todas as plantas do navio eram regadas, incluindo as 21 grandes palmeiras junto às escadas. As cadeiras de convés tinham de ser endireitadas, para evitar a aparência bagunçada de um casamento após a saída de todos os convidados.

O marujo Morton foi designado para retocar a pintura do casco de um dos barcos salva-vidas. A tripulação deveria ter puxado o barco de volta para essa tarefa, porque Morton se enfiava embaixo para aplicar a tinta. Esta era cinza e conhecida como “gordura de caranguejo”. Era um trabalho confuso. “Não nos deram pincéis, o que tínhamos era um pedaço de esfregão” — ou seja, um trapo — “e o balde de tinta onde enfiávamos o pano e aplicávamos ao casco do barco salva-vidas”.⁵

Morton estava atarefado quando ouviu o barulho de pequenos sapatos que marchavam em sua direção e, olhando de debaixo do barco, viu duas meninas observando com atenção. Eram Anna e Gwendolyn Allan, de quinze e dezesseis anos, as duas filhas de lady Hugh Montagu Allan, de Montreal, uma das mais importantes passageiras do navio. As três ocupavam uma Suíte Real no Convés B, que tinha dois quartos, banheiro, sala de jantar e sala de estar. Viajavam com duas empregadas, que se instalaram num quarto minúsculo espremido entre uma das chaminés do navio e a cúpula da sala de jantar da primeira classe.

As meninas eram uma presença muito popular e vívida a bordo. “Não pude deixar de notar que eram crianças adoráveis e que estavam lindamente vestidas”, escreveu Morton. “Se

bem me lembro, a mais velha usava uma saia plissada branca e blusa de marinheiro.”

Uma das meninas perguntou:

— O que você está fazendo, marinheiro?

Morton respondeu:

— Pintando um barco salva-vidas.

— Você deixa a gente ajudar?

Morton notou de novo as roupas das meninas e também o som de passos mais pesados que se aproximavam com rapidez — os passos de uma mulher que deveria ser a governanta. Não parecia nada satisfeita.

— Acho que não é trabalho para meninas — disse Morton.

A mais velha, acostumada a fazer o que queria, como ficou evidente, agarrou o pincel improvisado, que estava encharcado de tinta, e começou a passá-lo no barco, e acabou espalhando tinta também na própria roupa.

“Fiquei horrorizado”, escreveu Morton. Ele escutou os passos ainda mais pesados do seu supervisor, que se aproximava — o contramestre, ou o homem mais graduado do convés, “que vinha bem depressa”.

As meninas fugiram, e Morton também. Ele escorregou de debaixo do barco, em direção à água, e desceu pela lateral para o outro convés. “Achei que não havia sentido em discutir fosse com o irado contramestre ou com a governanta, que parecia extremamente zangada.”

★ ★ ★

UM MENINO CHAMADO Robert Kay perdeu toda a animação da manhã.⁶ Kay, de sete anos, era um cidadão americano do Bronx, em Nova York, viajando para a Inglaterra com a mãe britânica, Marguerita Belsher Kay, que estava em fase avançada de gravidez. Ela queria muito voltar à casa dos pais

na Inglaterra, para ter o bebê, e se dispôs a enfrentar a travessia, apesar da advertência alemã e da tendência a enjoar.

Pelo meio da semana, o próprio Robert começou a passar mal. O médico do navio examinou-o e diagnosticou sarampo. O menino, segundo ele, teria que passar o resto da viagem em quarentena, dois conveses abaixo. Os Kays viajavam na segunda classe, mas a mãe preferiu ir para baixo também e dividir um quarto com o filho.

A monotonia era esmagadora, mas havia, pelo menos, uma vigia por onde o menino podia ver o mar.

★ ★ ★

O CAPITÃO TURNER deu ordem para o exercício de rotina com os barcos salva-vidas no meio da manhã. A equipe de tripulantes “selecionados” subiu em um dos barcos de emergência diante de uma plateia de passageiros. Um dos presentes era George Kessler, o “Rei do Champanhe”, que foi até o marinheiro encarregado e disse:

— Tudo bem que vocês treinem os tripulantes, mas por que não treinam os passageiros?

O homem respondeu:

— Por que não diz isso ao capitão Turner, senhor?

Kessler resolveu dizer.⁷

U-20

ESPETÁCULO

NA MANHÃ DE quinta-feira, 6 de maio, o U-20 avançava lentamente pela costa sudoeste da Irlanda,¹ rumo às águas que os marujos chamavam de canal de São Jorge.² Embora o termo “canal” sugira um trecho de águas estreitas, o de São Jorge, no ponto mais largo, tinha cerca de noventa milhas, afunilando para 45 entre Carnsore Point, na costa irlandesa, e o promontório de São Davi, no País de Gales. Um navio-farol ficava ancorado do lado irlandês para afastar as embarcações de um perigo notório, Coningbeg Rock, nome que os telegrafistas escreviam errado com frequência, ora Coningberg, ora Koninbeg. Passando aquele ponto, as águas se alargavam mais uma vez para formar o mar da Irlanda, Muir Éireann, com Liverpool 250 milhas náuticas a norte e a leste. Mesmo à sua velocidade máxima, de quinze nós, Schwieger precisaria de mais dezesseis horas para chegar à área de patrulha designada.

Mas o tempo não ajudava. Uma bruma persistente o obrigara a permanecer submerso a noite toda. Pouco antes das oito da manhã, viu sinais de que a névoa ia se dissipar e trouxe o submarino para a superfície, mas usando apenas os hidroplanos. Manteve os tanques de lastro cheios de água do mar, para alguma emergência. O navio avançava através das estrias de um denso nevoeiro.

Um navio a vapor apareceu adiante, a boreste. Não ostentava bandeira, nem qualquer outro indicador de registro marítimo. Schwieger ordenou à guarnição de canhão no convés que preparasse um ataque de superfície. Apesar da baixa visibilidade, alguém de olhos aguçados a bordo do navio a vapor avistou o submarino. O navio deu uma guinada brusca e fugiu a toda velocidade.

Schwieger correu atrás, com a guarnição de canhão disparando um tiro depois do outro. Dois projéteis atingiram o vapor, mas ele continuou a fugir. O navio entrou num banco de nevoeiro e sumiu de vista. Schwieger foi atrás.

O tempo voltou a clarear. Os homens de Schwieger tornaram a disparar. O U-20 viajava a quinze nós; o navio a vapor provavelmente a apenas oito ou dez. O ataque prosseguiu por quase duas horas, com o U-20 diminuindo a distância aos poucos, até que um projétil atingiu o passadiço do alvo. Isso se mostrou convincente. O navio parou e baixou os barcos salva-vidas. Schwieger viu que um foi a pique, mas outros três se afastaram, “com lotação esgotada”.

Schwieger encostou mais o submarino. Disparou um torpedo de bronze contra o casco, de uma distância de quinhentos metros. O torpedo explodiu num ponto oposto ao que o capitão supunha ser a sala de máquinas. “Leve efeito”, escreveu ele. O navio inclinou-se para o lado, mas não afundou.

A guarnição de canhão de Schwieger começou a disparar contra a linha d'água do navio, enquanto o U-20 se deslocava lentamente em direção à sua popa. O nome do navio tinha sido pintado por cima, mas de perto era possível ler: Candidate. O livro de identificação de navios mostrou que se tratava de um cargueiro britânico de cerca de cinco mil toneladas, de propriedade da Harrison Line, de Liverpool, empresa que gostava de dar às embarcações nomes românticos como Auditor, Administrator e Electrician.

Os homens de Schwieger continuaram a disparar até que a proa do navio saiu da água e a popa começou a afundar. Ele registrou a latitude e a longitude do afundamento, que o situava vinte milhas ao sul do navio-farol de Coningbeg, mais ou menos na metade da estreita porção do canal de São Jorge. Eram 10h30.

Dez minutos depois, ele avistou outro alvo em potencial aparecendo no horizonte, o maior de todos até então, em uma rota que convergia com a sua. O nevoeiro obscurecia o navio. Schwieger ordenou velocidade máxima e fixou uma trajetória que por seus cálculos deveria colocar o U-20 à frente da embarcação e em posição de disparar um torpedo.

O grande navio emergiu do nevoeiro, viajando rápido. Schwieger viu então que era um navio de passageiros de mais ou menos catorze mil toneladas. Um verdadeiro troféu. Ordenou mergulho rápido e correu à velocidade máxima que seus motores e bateria lhe permitiam, nove nós, mas isso não chegava nem perto do que precisava. O navio ainda estava a mais de duas milhas de distância e deslocando-se a todo vapor. Schwieger percebeu que o melhor que conseguiria fazer era posicionar o U-20 de tal maneira que o torpedo atingisse o navio a um ângulo agudo de vinte graus — oblíquo demais para dar resultado. Abortou o ataque.

Embora não dissesse o nome do navio em seu diário de bordo, ele era o Arabic, da White Star Line, a mesma proprietária do Titanic.

★ ★ ★

UMA HORA DEPOIS, pouco antes da uma da tarde, Schwieger avistou mais um alvo, adiante, a bombordo.

Preparou um ataque. Dessa vez escolheu um dos G6, torpedos mais novos, e mandou regular sua profundidade

para três metros. Disparou de uma distância de trezentos metros. O torpedo atingiu o navio em um ponto abaixo do mastro de vante. A proa encheu de água, mas o navio permaneceu flutuando. Os tripulantes fugiram em barcos. Schwieger emergiu.

Avaliou que a embarcação era um cargueiro inglês, o Centurion, de quase seis mil toneladas, pertencente à mesma empresa proprietária do cargueiro que afundara no começo do dia.

A bruma começou a adensar-se de novo. Schwieger não queria correr o risco de ver o Centurion escapar. Disparou um segundo torpedo, “para garantir o afundamento”. Esse também explodiu com o contato, e Schwieger ouviu o silvo revelador do ar escapando do navio à medida que a água enchia o casco. Comandantes de U-boat sempre achavam esse momento muito satisfatório. O Kptlt. Forstner, em suas memórias, contou que o ar “escapa com um assobio agudo de todos os orifícios possíveis, e o som lembra o apito estridente de uma sirene a vapor. É um espetáculo maravilhoso para se contemplar!”. Em geral, nesse ponto os navios atingidos soltavam uma última exalação, quando a água enchia suas praças de caldeiras, provocando uma explosão final e liberando uma nuvem de fumaça negra e fuligem, conhecida entre os comandantes de U-boat como “alma negra”.

Schwieger não esperou para ver o navio desaparecer sob a superfície. O nevoeiro tinha ficado espesso demais. Às 14h15, submergiu e tomou uma rota que levaria o U-20 bem para dentro do mar, a fim de recarregar as baterias em segurança e pensar no que fazer em seguida.

Ele tinha que tomar uma decisão. O combustível estava acabando — o que era surpreendente —, e ele ainda não chegara à zona de caça designada, ao largo de Liverpool, ainda a quase um dia de viagem de distância.

LUSITANIA

VIDA APÓS A MORTE

NAQUELA QUINTA-FEIRA à tarde, Theodate Pope e Edwin Friend sentaram-se em cadeiras do convés para aproveitar o tempo bom e apreciar o panorama azul. Não eram amantes, mas Theodate passava a maior parte do tempo em companhia do amigo. No convés, Friend leu para ela trechos de um livro, *Matéria e memória*, de Henri Bergson, publicado em 1896. No geral, tratava da relação entre a mente e o corpo. O autor, que foi presidente da Sociedade de Pesquisas Psíquicas, da Grã-Bretanha, era simpático à ideia de que algum elemento do indivíduo persiste após a morte.

Theodate também era membro da sociedade,¹ uma organização fundada em Londres em 1882, não por excêntricos ou por pretensos médiuns, mas por filósofos, escritores, cientistas e jornalistas que procuravam aplicar os princípios do rigor científico à investigação de fenômenos paranormais. Contava entre seus membros dezenas de personagens notáveis da ciência e da literatura, como H. G. Wells, Mark Twain, William James e Oliver Lodge, importante físico britânico que, depois de perder o filho na guerra, em setembro de 1915, passaria o resto da vida tentando entrar em contato com ele no outro mundo. De vez em quando, Theodate havia ajudado Lodge e James numa investigação sobre a sra. Piper, a médium, durante a qual James organizou 75 sessões espíritas. Os talentos da médium resistiram de tal

maneira às suas tentativas de desaboná-la que James acabou acreditando que ela talvez fosse legítima. “Se quer contestar a lei segundo a qual todos os corvos são negros”, escreveu ele, numa tirada famosa, “não tente mostrar que nenhum corvo é negro, basta provar que existe um corvo branco. Meu corvo branco é a sra. Piper”.²

Theodate também participava de sessões espíritas independentemente de William James e, num texto biográfico inédito, descreve uma sessão em 1909 com outra médium famosa, Eusapia Palladino, durante a qual Theodate alegou que seu próprio turbante levitou, saindo de sua cabeça para pousar na mesa, à sua frente.³ Mais tarde foi demonstrado que Palladino era uma fraude de grande talento.

Theodate começou a estudar a sério os poderes da mente e o ocultismo quando já tinha mais de trinta anos. Em 1900, aos 33, leu os primeiros números da *Proceedings of the Society for Psychical Research* [Atividades da Sociedade de Pesquisas Psíquicas], que incluíam a investigação de supostas assombrações e casos de “sobrevivência”, termo usado pela sociedade para vida após a morte; foi também nos *Proceedings* que Sigmund Freud publicou em 1912 sua primeira enunciação minuciosa da teoria do pensamento subconsciente. Theodate ingressou na sociedade em 1904 e logo depois começou a ajudar William James na investigação sobre a sra. Piper. (Henry, irmão de William, apesar de ser o autor de dez histórias de fantasmas, como *A outra volta do parafuso*, menosprezava essa busca pelo espiritualismo e pela paranormalidade.) Em 1907, ano do seu quadragésimo aniversário, Theodate fundou um instituto de pesquisas psíquicas em Nova York e contribuiu com 25 mil dólares, mais de seiscentos mil dólares em valores atuais.⁴ Seu companheiro de viagem, Edwin Friend, foi editor da revista do instituto até que um conflito decididamente não astral sobre que tipo de artigo deveria ser publicado provocou seu

afastamento. Apesar de ainda estar na casa dos vinte, Friend já obtivera diplomas de bacharelado e mestrado em Harvard e lecionara os clássicos em Princeton, Harvard e na Universidade de Berlim.⁵ Theodate, furiosa com o afastamento dele, renunciou ao conselho do instituto. O motivo de ambos viajarem a bordo do Lusitania era visitar Oliver Lodge e outros em Londres, em busca de apoio para fundar uma sociedade americana inteiramente nova.

O livro de Bergson era em francês, mas Friend ia traduzindo à medida que lia. Não era uma façanha desprezível. *Matéria e memória* era leitura assombrosa em qualquer língua. Apesar disso, ali estavam eles, enchendo o ar da tarde com uma linguagem murmurada e sorrisos cúmplices, cheios de satisfação, compreendendo o incompreensível.

“Havia trechos que iluminavam tão maravilhosamente algumas das dificuldades comuns na comunicação”, escreveu Theodate — e para ela *comunicação* queria dizer contato com os mortos. “Eram muito iluminadores, e eu via que eram uma vívida fonte de inspiração para o sr. Friend; e, sentados lado a lado em cadeiras do convés, eu ficava maravilhada com o fato de um homem como o sr. Friend ter sido encontrado para realizar as investigações. Eu sentia a profunda qualidade de meu respeito e de minha admiração por ele. Era ricamente dotado, de coração e de mente.”⁶

Ela via Friend como um companheiro intelectual, e achava que, nos anos vindouros, ele seria uma presença importante, se bem que platônica, em sua vida.

★ ★ ★

ENTRE OS MAIS jovens, a vida a bordo adquiria nova intensidade com o fim da viagem já tão próximo. Novos amigos pediam

uns aos outros que assinassem livros de recordações. Flertes deixavam de ser simples flertes; competições esportivas ficavam mais animadas, com prêmios oferecidos na barbearia do navio. Os limites entre famílias tornavam-se mais difusos. Crianças percorriam o convés em grupos, sob o comando de taifeiras. Uma taifeira tomava conta de 22 enquanto os pais jantavam. Ethel Moore Lamping Lines, de 34 anos, viajando com o marido, Stanley, fez amizade com um jovem casal de Toronto que voltava para casa na Escócia com os três filhos: um que dava os primeiros passos e gêmeos de um ano e meio. “À nossa volta, havia simpáticas famílias em crescimento”, escreveu a sra. Lines, “todas tão felizes”.⁷

Ela e uma amiga fizeram piada sobre como agir se o navio fosse atacado. “Nossa taifeira riu”, recordou a sra. Lines, “e disse que não iríamos afundar, mas voar, pois estávamos bem carregados de munição”.

★ ★ ★

NAQUELA TARDE, o capitão Turner e o capitão de estado-maior Anderson deram uma volta no navio para conferir se todos os barcos salva-vidas estavam de fato suspensos e prontos para baixar. Turner também ordenou a Anderson que mandasse verificar se todas as vigias do navio estavam fechadas, até o Convés B, assim como todas as portas de antepara.

Ao meio-dia da quinta-feira, o navio estava 465 milhas a oeste de Fastnet Rock, na Irlanda, à velocidade de 21 nós.⁸

U-20

MUDANÇA DE PLANOS

NA QUINTA-FEIRA à tarde, com o U-20 rumando submerso para alto-mar, Schwieger tomou uma decisão: resolveu abandonar seus esforços para chegar a Liverpool, apesar das ordens recebidas.¹ Dentro da cultura do comando dos U-boats, aquilo era uma prerrogativa. Fora do alcance dos seus superiores e de embarcações amigas, só um comandante poderia saber como sua patrulha se desenrolava e que ameaças ou desafios enfrentava. Apesar disso, Schwieger dedicou quase uma página inteira do seu Diário de Guerra a uma exposição de motivos.

O tempo foi o principal fator de sua decisão. O barômetro, o nevoeiro que dificultara seu trajeto durante todo o dia e a noite anterior e o tempo estranhamente calmo — aqui ele usou o adorável termo alemão *Windstille* — sugeriam que a bruma duraria dias. “A baixa visibilidade”, escreveu, “torna impossível avistar as numerosas patrulhas, as traineiras e os contratorpedeiros inimigos, que seriam de esperar no canal de São Jorge e no mar da Irlanda; dessa maneira, correremos risco constante e seremos obrigados a viajar submersos”.

Ele supunha que navios de transporte de tropas só sairiam de Liverpool à noite, com escolta de contratorpedeiros. Para avistar esses navios, só permanecendo na superfície, escreveu ele; mas fazê-lo no nevoeiro era perigoso demais, tanto pelo risco de ser atropelado quanto pela dificuldade em

avistar os contratorpedeiros — rápidos e fortemente armados — a tempo de escapar de um ataque.

Além disso, sobravam-lhe apenas três torpedos, dos quais ele queria reservar dois para a viagem de volta, procedimento padrão entre os comandantes de U-boat.

E havia a questão do combustível. Se continuasse avançando rumo a Liverpool, seu suprimento ficaria tão reduzido que não poderia voltar pela mesma rota. Seria obrigado a seguir pelo canal Norte, entre a Escócia e a Irlanda. Embora a rota tivesse ficado mais segura para navios mercantes britânicos, para U-boats era cada vez mais perigosa. Na última vez em que fizera esse caminho, ele se deparara com pesadas patrulhas e incessante perigo. Jurou que jamais voltaria a fazê-lo, “em circunstância alguma”.

Planejava continuar atacando navios, escreveu, mas em águas bem longe de Liverpool, à entrada de uma passagem diferente — o canal de Bristol —, por onde viajavam embarcações com destino às cidades portuárias inglesas de Swansea, Cardiff e Bristol, “pois as chances de ataques favoráveis são melhores e as medidas defensivas do inimigo são menores do que no mar da Irlanda, perto de Liverpool”. Embora só dispusesse de um torpedo para uso imediato, fora os dois de reserva, tinha projéteis em abundância. Resolveu continuar os ataques até consumir dois quintos do combustível restante.

Mais uma vez, porém, foi frustrado pelo tempo. Às 18h10, olhou pelo periscópio e só conseguiu ver o nevoeiro, com a visibilidade reduzida a menos de trinta metros em qualquer direção. Prosseguiu no rumo do mar, para fora das rotas de tráfego mais movimentadas, a fim de passar a noite. Planejava emergir de manhã, sexta-feira, para ligar os motores a diesel e recarregar as baterias, em preparação para a caçada do dia.

LUSITANIA

MENSAGENS

HAVIA JANTAR, É claro, tão refinado e farto como sempre, apesar de agora mais apreciado, por ser o penúltimo antes da chegada a Liverpool na manhã de sábado.

Enquanto os passageiros comiam, um dos homens da sala Marconi do navio captou uma mensagem crepitando no ar. Eram 19h50. A mensagem, enviada *en clair*, ou seja, em inglês corrente, era do escritório do Almirantado em Queenstown, Irlanda. A primeira versão devia ter sido distorcida, pois o operador do Lusitania pediu a Queenstown que a reenviasse. A repetição foi mandada às 19h56. Momentos depois, o capitão Turner estava com a mensagem nas mãos: “Submarinos ativos ao largo da costa sul da Irlanda.”¹

Mais ou menos na mesma hora, o navio recebeu outra mensagem, endereçada a todos os navios britânicos e transmitida em um código especial que o Almirantado reservava para navios mercantes. Decodificada, também foi entregue a Turner. O texto avisava às embarcações no canal da Mancha que se mantivessem numa faixa a duas milhas da costa meridional da Inglaterra, mas ordenava às que estivessem a caminho de Liverpool que evitassem promontórios, ficassem no meio do canal, passassem pelas entradas do porto em alta velocidade e por fim contratassem um práctico de porto na barra do Mersey para guiá-los até seus

desembarcadouros em Liverpool. A mensagem terminava: “Submarinos ao largo de Fastnet.”²

Chegando uma depois da outra, as mensagens eram desconcertantes — e provocavam confusão. A segunda parecia contradizer-se a si mesma. Em um momento, aconselhava os navios no canal da Mancha a ficarem perto da costa. No outro, recomendava que as embarcações na rota de Turner permanecessem no meio do canal. Indicava que os capitães deviam acelerar nos portos, mas ao mesmo tempo lhes dizia que parassem para contratar um práctico à entrada do rio Mersey. A mensagem também não dava pistas sobre o número de submarinos ou sua localização exata. As águas da costa meridional da Irlanda formam uma imensa amplidão oceânica. A frase “submarinos ao largo de Fastnet” tanto podia significar meia milha como cem. Juntas, as duas mensagens sugeriam águas fervilhando de U-boats.

Para o capitão Turner, uma coisa era certa: o Lusitania passaria por Fastnet Rock na manhã seguinte e continuaria ao largo da costa meridional da Irlanda pelo resto da viagem até Liverpool.

★ ★ ★

DEPOIS DO JANTAR, Preston Prichard comandou a partida de uíste da noite na sala de estar da segunda classe, enquanto na primeira classe começava o concerto.³ O programa daquela noite desapareceu da história, mas um passageiro, segundo consta, apareceu vestido de Carlos Eduardo Stuart, com todos os emblemas e insígnias das Terras Altas, e entoou seis canções escocesas. Em viagens anteriores, passageiros recitaram poesia, exibiram seus talentos de “prestidigitação”, leram trechos de livros e fizeram “declamações cômicas”; cantaram canções como “Down by the Old Mill Stream”,

“Genevieve” e “Tip Top Tipperary Mary”; e demonstraram seus talentos instrumentais, com solos de eufônio, bandolim e violoncelo — “Berceuse de Jocelyn”, de Godard, e “Traumerei”, de Schumann. Havia um número regular: todo concerto terminava com a plateia se levantando para cantar “God Save the King” e sua prima americana, “My Country ’Tis of Thee”.⁴ Mesma melodia, letras bem diferentes.

Foi nesse momento, durante o intervalo, que Turner se adiantou para fazer serenos comentários sobre submarinos e a zona de guerra e garantir aos ouvintes que em breve todos estariam seguros sob proteção da Marinha Real.

Durante o concerto, um grupo de oficiais fez a inspeção noturna do navio, outra medida provocada pela ameaça de submarinos. Além de querer todas as vigias fechadas, o capitão Turner mandou cerrar as cortinas, para evitar que escapasse luz, e fechar todas as portas para os conveses exteriores. Por fim, apagou todas as luzes de navegação.

A turma de inspeção, chefiada pelo segundo capitão sênior John Lewis, checkou todas as vigias e janelas em salões públicos de todo o navio e aquelas que podiam ser examinadas a partir dos conveses, mas as regras da Cunard proibiam os homens de entrarem nos camarotes. A equipe deixou uma lista das vigias abertas para os taifeiros, enfiada numa luminária do corredor. Os passageiros tinham sido instruídos a deixarem as vigias fechadas, mas o tempo era tão ameno que muitos abriam as portinholas para ventilar.

O livreiro Charles Lauriat fazia questão de observar as inspeções e outras operações a bordo. “Eu tinha muito interesse em tudo o que se passava a bordo do navio quando nos aproximávamos da costa irlandesa”, escreveu ele, “e, na verdade, durante toda a viagem mantive os olhos inusitadamente bem atentos”. Naquela quinta-feira à noite, quando ia para o seu quarto no Convés B — que, por ser um

cômodo interno, não tinha vigia —, viu a lista das vigias abertas “enfiada na lanterna onde se passava pelo corredor”.⁵

A preocupação do capitão Turner com vigias abertas era partilhada por todos os capitães, fosse em paz ou em guerra. Afinal, era uma abertura no costado do navio. Em certas condições, uma única vigia aberta podia deixar entrar água ao ritmo de 3,75 toneladas por minuto.⁶

★ ★ ★

NAQUELA NOITE, UM grupo de passageiros se reuniu e formou um comitê para ensinar uns aos outros como vestir os novos coletes salva-vidas “Boddy”, que eram “de um modelo diferente do colete comum”, disse o passageiro Arthur J. Mitchell, representante da Raleigh Cycle Company. Mitchell tinha motivo para se preocupar. Até aquela altura, sobrevivera a dois naufrágios em suas viagens.

O capitão Turner aprovou a ideia, disse Mitchell, com a condição de “que nenhuma sugestão fosse feita aos passageiros de que o uso de salva-vidas era, de alguma forma, iminente”.⁷

Já havia mal-estar suficiente. Uma passageira da primeira classe chamada Josephine Brandell, de 23 anos, estava com tanto medo que decidiu que não seria possível dormir em sua própria cabine, e perguntou a outra passageira, Mabel Gardner Crichton, de 42, se podia passar a noite com ela.

A sra. Crichton concordou.

Escreveu Brandell: “Ela ficou satisfeita de poder me ajudar e durante a noite fez o que pôde para acalmar meus nervos.”⁸

★ ★ ★

A SALA MARCONI do navio recebeu nova mensagem, de uma espécie diferente. Era para Alfred Vanderbilt, de uma mulher. Dizia: “Espero que tenha uma viagem segura aguardo na expectativa vê-lo em breve.”⁹

LONDRES, WASHINGTON, BERLIM

TENSÃO

A NOTÍCIA DO afundamento do Candidate demorou a chegar ao Almirantado. Uma traineira, Lord Allendale, encontrou os três barcos salva-vidas do navio por volta das três da tarde da quinta-feira. Os homens estavam à deriva no nevoeiro havia cinco horas. A traineira não estava equipada com telégrafo e só pôde informar sobre o afundamento e o resgate quando retornou à sua base em Milford Haven, na costa inglesa, longe de onde o Candidate tinha ido a pique. O comandante das forças navais em Milford Haven comunicou o ataque ao Almirantado num telegrama enviado pouco depois da meia-noite.

Um telegrama do Centro Naval em Queenstown também chegou naquele dia, com o relato de um submarino avistado ao largo de Daunt Rock, às 9h45 daquela manhã. O U-boat permanecera “à vista por cinco minutos”¹ antes de submergir. Isso foi repassado ao diretor de Inteligência Hall, assim como ao primeiro lorde do Mar Fisher. Uma cópia também foi remetida ao gabinete de Churchill, embora ele ainda estivesse na França.

O HMS Orion continuava sua viagem para o norte, zigzagueando em mar aberto a 150 milhas a oeste da Irlanda.



EM WASHINGTON, o presidente Wilson lutava mais uma vez contra a depressão. A rejeição de Edith Galt o deixou num estado parecido com luto, a tal ponto que tinha dificuldade para concentrar sua atenção nos acontecimentos mundiais, embora continuasse a sentir a pressão. O *Gulflight* ainda era notícia importante. Uma autópsia realizada por um médico legista inglês tinha confirmado que o capitão do navio, Alfred Gunter, morrera de “insuficiência cardíaca, acelerada por choque, causado pelo torpedeamento do navio”,² O primeiro piloto do *Gulflight* disse em depoimento que o capitão do submarino devia ter percebido que o navio era americano, pois o dia era claro e o petroleiro ostentava uma grande bandeira dos Estados Unidos. Havia também notícias de novas ações predatórias de submarinos. O *Washington Times* informou na quarta-feira à noite que um submarino alemão, “em chacina enlouquecida”,³ tinha afundado onze traineiras desarmadas no mar do Norte, na costa da Inglaterra.

Naquela noite, porém, a atenção de Wilson estava toda voltada para Edith. Ele decidiu que, apesar da tristeza, não permitiria — *não poderia* permitir — que ela saísse de sua vida. Redigiu uma longa carta, a rigor uma prosa poética de desespero, na qual ele, o homem que tantos americanos julgavam distante e professoral, escreveu: “Há algumas coisas que preciso *tentar* dizer antes que voltem as vigílias nas quais as coisas não ditas machucam e clamam no coração para serem pronunciadas.”⁴

Estava disposto a aceitar amizade, disse ele — por enquanto. “Se você não me pode dar *tudo* o que quero (e cuja falta agora torna difícil para meu coração respirar), é porque não mereço. Sei instintivamente que você *poderia* dar se eu merecesse, e você entendesse — entendesse o coração de

menino que existe em mim e a singeleza da minha necessidade, que você poderia preencher tornando todos os meus dias radiantes.”

Deixou claro que ela *viria* a amá-lo. “Não me entenda mal”, acrescentou, em um de três apaixonados *post-scripta*. “O que tenho agora em suas mãos generosas é infinitamente precioso para mim. Eu morreria se tivesse que abrir mão disso — não posso, e espero que você não possa. E serei paciente, de uma paciência sem fim, para ver o que o futuro guarda para mim, se guarda alguma coisa.”

Não tão paciente, como se veria, pois na manhã seguinte, quinta-feira, 6 de maio, antes de enviar a carta, acrescentou um complemento de cinco páginas.

Disse que relera a missiva e agora a enxergava sob uma luz mais esperançosa. “Mal consigo ver para escrever, por causa das lágrimas, quando ergo a vista — lágrimas de alegria e de doce desejo.”⁵

Por enquanto, ele queria ser para ela seu cavaleiro. “Parece que vim ao mundo para servir, não para tomar, e servirei ao máximo, sem exigir nada em troca.”

A resistência de Edith, nesse ínterim, começava a amolecer, mas em meio a um tumulto de ansiedades conflitantes. O fato de Wilson ser presidente dos Estados Unidos impunha uma barreira a seus pensamentos que ela achava difícil superar. Seu poder, o sempre presente destacamento de homens do Serviço Secreto, sua visibilidade pública e as restrições ao seu comportamento pessoal, tudo isso complicava as coisas, como também o simples fato de que qualquer mulher que quisesse casar com Wilson provavelmente veria seus motivos postos em dúvida, por causa do alto cargo que ele ocupava. “Havia o temor”, escreveu ela, “de que alguns achassem que eu o amava por causa disso; e a terrível ideia da publicidade inevitavelmente decorrente; e o sentimento de que eu não estava preparada

para as responsabilidades daquela vida”.⁶ De outro lado, sentia uma profunda afeição pelo homem. “Oh, tantas ideias enxameavam em minha cabeça”, escreveu; “e apesar disso, sempre que estava com ele sentia o charme da sua presença”.⁷ Estava encantada também com a confiança que depositava nela e com a disposição de discutir “todos os problemas que enfrentava e os temores, mesmo então, de que o incêndio da guerra que grassava a Europa pudesse saltar o Atlântico e envolver nosso país”.⁸

Não podiam se encontrar com frequência, para não “atraírem publicidade indesejável”,⁹ escreveu ela; e, quando se encontravam, tinha que ser na Casa Branca, ou durante um passeio de carro sempre na presença de um acompanhante, fosse Helen Bones, o dr. Grayson, ou Margaret, a filha de Wilson. Um carro repleto de agentes do Serviço Secreto os seguia sempre. O único meio inteiramente privado de comunicação era por correspondência, e por isso as cartas continuaram, as dele sempre apaixonadas e cheias de declarações de amor, as dela acolhedoras e ternas, mas ao mesmo tempo curiosamente distantes.

★ ★ ★

EM BERLIM, o chanceler da Alemanha, Bethmann, estava cada vez mais perturbado. A guerra nas trincheiras não ia bem, e ele temia que os U-boats da Alemanha agravassem a situação. Um mês antes, o cáiser Wilhelm baixara uma ordem permitindo que comandantes de U-boat mantivessem suas embarcações submersas ao atacar navios mercantes, para evitar o perigo inerente a emergir e abordar cargueiros inimigos suspeitos para confirmar previamente sua identidade. O efeito da medida foi conferir ainda mais liberdade aos comandantes. Em combinação com a melhora do tempo

primaveril no mar, isso levava a um aumento alarmante de ataques a navios neutros, como aquele contra o petroleiro americano Gulflight.

Na quinta-feira, 6 de maio, Bethmann escreveu uma carta para o mais alto oficial de marinha da Alemanha, na qual se queixava de que, na semana anterior, U-boats tinham afundado “mais e mais” navios neutros. “É eminente que esse fato está destinado não apenas a alterar nossas boas relações com os países neutros, mas também a provocar as mais graves consequências e, enfim, a jogar esses países no campo inimigo.” A situação do império já era “tensa” o bastante, escreveu ele, advertindo: “Não posso aceitar a responsabilidade de ver nossas relações com os países neutros se deteriorarem ainda mais, resultado a que o prosseguimento da guerra submarina em sua forma atual com certeza conduzirá.”

Exigia que o alto comando naval tomasse “as medidas necessárias para que nossos submarinos, em quaisquer circunstâncias, evitem atacar navios neutros”.¹⁰

★ ★ ★

NAQUELA NOITE, o *Washington Times* informou que mais quatro navios tinham sido afundados, incluindo dois neutros a vapor e uma escuna inglesa.¹¹ Duas dessas embarcações tinham sido atacadas por submarinos; as outras foram destruídas por uma mina naval e por projéteis de um navio de guerra alemão.

★ ★ ★

O LUSITANIA ESTAVA então a dois dias de Liverpool. À meia-noite da quinta-feira, 6 de maio, a poderosa estação transmissora alemã de Norddeich divulgou uma mensagem para todos os U-boats dizendo que o transatlântico iniciaria sua viagem de volta para Nova York em 15 de maio.¹²

Essa mensagem foi interceptada e repassada para a Sala 40.

U-20

NEVOEIRO

SCHWIEGER E SUA tripulação passaram uma noite tranquila em alto-mar.¹ Às cinco da manhã de sexta-feira, 7 de maio, ele ordenou que o submarino voltasse à superfície e foi até a torre de comando. Mudou para os motores a diesel e começou a carregar as baterias abaixo.

A intervalos, o U-20 passava ora por névoa, ora por céu claro. “De vez em quando, clareia um pouco”, escreveu Schwieger. Os breves períodos de céu claro de início davam esperança de melhor visibilidade à frente, mas logo toda a luz solar desaparecia e a bruma voltava, densa como sempre.

Era desencorajador e reforçava a decisão anterior de Schwieger de não seguir até Liverpool. Mais tarde, ele contaria a história daquela manhã para o amigo e colega comandante de U-boat Max Valentiner. O denso nevoeiro dava “pouca chance de afundar o que quer que fosse”, disse-lhe Schwieger. “Ao mesmo tempo, um contratorpedeiro viajando no nevoeiro poderia tropeçar em nós antes de percebermos qualquer coisa.”

Schwieger escreveu o seguinte em seu diário de guerra: “Como o nevoeiro não cedeu, já decidi começar agora a viagem de volta.”

Traçou uma nova rota para casa. No que lhe dizia respeito, sua patrulha tinha terminado.

PARTE III

RASTRO MORTO

MAR DA IRLANDA

MOTORES ACIMA

SEXTA-FEIRA DE manhã cedo, numerosos passageiros acordaram, vestiram-se e subiram até o convés superior para ver o sol nascer.¹ Embora oficialmente o sol só devesse aparecer às 5h30, os céus já começavam a clarear no oriente. Elbridge e Maude Thompson, de Seymour, Indiana, ambos de 32 anos e viajando na primeira classe, estavam em seu lugar já às 4h30, assim como os passageiros da segunda classe Belle, de 49, e Theodore Naish, 59 anos, de Kansas City. Mais ou menos às cinco horas, os dois casais avistaram um navio de guerra a bombordo, distante, deslocando-se com velocidade, numa rota paralela à do Lusitania. A sra. Thompson chamou-o de “encouraçado”, embora na verdade fosse o HMS Partridge, um contratorpedeiro de alta velocidade, com três chaminés. A bordo do Partridge, oficiais e tripulantes do turno da madrugada também viram o Lusitania.

Para madrugadores como os Naishes e os Thompsons, a visão de um robusto navio de guerra foi um conforto. Sua presença confirmava os tranquilizadores comentários feitos pelo capitão Turner no concerto da noite anterior. Disse a sra. Naish: “Informaram-nos de que éramos protegidos durante toda a viagem por navios de guerra, por telégrafos e que contratorpedeiros de submarinos nos escoltariam no canal.”² Por “canal” ela queria dizer o canal de São Jorge.

O Partridge não recebera essas ordens. O contratorpedeiro, capaz de viajar a mais de trinta nós, continuou a passar por eles em ritmo acelerado.

★ ★ ★

POR VOLTA DAS seis, o Lusitania topou com um denso nevoeiro. O capitão Turner reduziu a velocidade para quinze nós e mandou acionar a buzina de neblina. Como outros passageiros a bordo, os Naishes tinham uma queda por medir a duração das coisas, talvez porque não houvesse muito que fazer no navio. Descobriram que a buzina de neblina soava uma vez por minuto. Theodore achava aquele som inquietante. “Não gosto disto”, disse à mulher; “é como se estivéssemos procurando encrenca”.³

Em todo o navio, passageiros acordaram abruptamente e, olhando pelas vigias e janelas, tudo o que viram foi uma névoa leitosa. Charles Lauriat ficou na cama até a hora em que se acostumou a acordar na viagem, oito em ponto, então se levantou e foi tomar o banho de costume. Nessa manhã, o processo lhe despertou pouco entusiasmo. “Como a buzina soava e o tempo era nevoento, voltei para o meu beliche para umas horas extras de soneca. Instruí o taifeiro a me chamar se eu não aparecesse às doze horas, o que me daria bastante tempo para me preparar para o almoço à uma.”⁴ A buzina não parece ter incomodado Lauriat, talvez porque o seu quarto fosse interno e não tivesse vigias.

O capitão Turner colocou extras para detectar outros navios. Um deles era Leo Thompson, tripulante designado para o serviço de “vigia especial” no turno de duas horas que começava às dez da manhã. Ele subiu a escada para o cesto da gávea, situado à altura de um terço do mastro de vante. Ali ele e outro tripulante, George Clinton, passariam as próximas

duas horas olhando para o nevoeiro, às vezes com binóculos marinhos — o de Thompson era próprio —, às vezes a olho nu. Era trabalho maçante, mas crucial.

A névoa era perigosa, sobretudo em águas movimentadas como aquelas. Mas também oferecia proteção contra submarinos. Em nevoeiro denso, só o acaso poderia trazer o comandante de um submarino para uma distância que lhe permitisse ver o navio pelo periscópio, ou da sua torre de comando e, se estivesse tão perto assim, estaria perto demais, com grande risco de colisão. Enquanto o nevoeiro persistisse, o capitão Turner não tinha muitos motivos para se preocupar com U-boats.

Às onze a bruma começou a dissipar-se.

★ ★ ★

NO CESTO DA gávea, Thompson e Clinton desfrutaram da extraordinária experiência de se deslocar através do nevoeiro ralo, como se voassem numa aeronave entre as nuvens. A intervalos, o sol aquecia o poleiro e impregnava a frialdade matutina. Em algum momento, entre as onze horas e o meio-dia, Thompson teve seu primeiro vislumbre da costa irlandesa. Conseguia vê-la por cima do nevoeiro, mas só com o binóculo, e assim mesmo a neblina obscurecia a terra. O que viu, como diria depois, foi “apenas a terra assomar através da bruma”.⁵

Avisou ao passadiço abaixo: “Terra a bombordo.”

A bruma continuava a esgarçar, e logo os conveses foram banhados por uma névoa amarelada que anunciava a chegada da luz do sol.

★ ★ ★

EM LONDRES, UM mosaico de informações se acumulava na divisão de inteligência de Blinker Hall e na Sala 40, mostrando que havia apenas um submarino nas águas ao largo do condado de Cork e que esse submarino só podia ser o U-20, comandado pelo capitão de mar e guerra Walther Schwieger, talentoso e agressivo comandante.

Enquanto a manhã avançava, chegaram mais informações na forma de duas mensagens com mais detalhes sobre o fim do Centurion. O navio tinha sido atacado à uma da tarde da quinta-feira; todos os 44 tripulantes foram resgatados depois de passarem dez horas no mar, em barcos salva-vidas. Uma mensagem declarava: “Número e direções dos submarinos desconhecidos.”⁶

Mas àquela altura notícias sobre os ataques ao Centurion, ao Candidate e à escuna Earl of Lathom já estavam na imprensa de Liverpool. Alfred Allen Booth, presidente da Cunard, soube dos ataques ao ler o jornal da manhã, enquanto tomava café em casa. O significado era claro, pelo menos para ele. Sabia que o navio capitânia da empresa deveria passar por aquelas águas naquele mesmo dia.

Booth largou o café e correu para ver o mais alto oficial de marinha de Liverpool, o capitão Harry Stileman, e suplicou-lhe que tomasse medidas para proteger o Lusitania.⁷ O presidente da empresa sugeriu que uma mensagem fosse mandada para Turner, informando-o de que os dois navios da Harrison Line tinham sido torpedeados e afundados. Pelas regras da guerra, Booth não tinha poderes para mandar um alerta, ou qualquer outra ordem, diretamente a Turner. No início do conflito, todos os navios de registro britânico ficaram sob controle da divisão comercial do Almirantado, para que este tivesse a máxima flexibilidade para confiscar navios para uso militar, bem como para evitar confusão se ordens conflitantes fossem dadas a uma embarcação tanto pelos donos como pelo Almirantado,

situação que o presidente da Cunard, Alfred Booth, reconhecia que poderia ser “muito perigosa”.

O que mais ocorreu durante o encontro entre o almirante Stileman e Booth não se sabe com exatidão, mas este saiu de lá achando que uma mensagem minuciosa seria enviada e que o Almirantado daria ordem para que o Lusitania fosse para Queenstown, bem antes de Liverpool, até passar a ameaça imediata de U-boat.

★ ★ ★

NA COSTA DA Irlanda, o Lusitania atravessou bolsões de neblina, mas a visibilidade melhorava a cada minuto, e a ameaça de colisão logo diminuiu. Turner mandou desativar a buzina de neblina. No entanto, o risco de ser detectado por submarinos aumentou.

A ansiedade cresceu de súbito no passadiço com a chegada, às 11h30, de uma mensagem telegráfica do Almirantado, que declarava: “Submarinos ativos parte sul do canal irlandês notificados pela última vez 32 quilômetros ao sul navio-farol de Coningbeg.”

O remetente acrescentou: “Certifique-se de que o ‘Lusitania’ receba isto.”⁸

O navio-farol de Coningbeg estava bem na frente da rota de Turner, pouco antes do trecho mais estreito — de 45 milhas — do canal de São Jorge. A mensagem indicava ainda que havia mais de um submarino.

Se de fato houvesse submarinos, *no plural*, vinte milhas ao sul do navio-farol, isso queria dizer que estavam posicionados na metade da largura do canal. Em um dia claro — e àquela altura a bruma tinha praticamente desaparecido — a fumaça das três chaminés ativas do Lusitania seria visível a vinte milhas de distância em qualquer direção, e um vigia num

submarino no centro do canal teria grande probabilidade de avistar o navio. O alerta descrevia o submarino como “ativo”, mas o que significava, de fato, “ativo”?

A mensagem parecia ser o resultado do apelo do presidente Booth, mas não era bem o que ele tinha pedido. Com apenas dezoito palavras, não entrava em detalhes sobre o que tinha ocorrido nas 24 horas anteriores. O capitão Turner, o homem que naquele momento mais precisava de detalhes, jamais soube da perda dos dois navios da Harrison Line e da escuna Earl of Lathom.

Com o nevoeiro já dissipado, Turner acelerou para dezoito nós. Ordenou que fosse mantida máxima pressão nas três praças de caldeiras disponíveis, caso um aumento súbito de velocidade fosse necessário.

★ ★ ★

AO MEIO-DIA, como Charles Lauriat pedira, o taifeiro designado para sua cabine chegou para acordá-lo e lhe informou que o navio tinha “recebido sinal de Cape Clear”, familiar ponto de referência no extremo meridional da Irlanda, e que o relógio do navio fora adiantado para o horário de Greenwich. Lauriat saiu da cama, vestiu seu terno Knickerbocker e chegou ao convés às 12h50. Sabia a hora porque consultou seu relógio de pulso, que marcava sempre a hora de Boston, e calculou o equivalente no horário de Greenwich.

O almoço para os passageiros da primeira classe começava à uma; o livreiro resolveu dar um passeio de dez minutos antes. Notou que o navio parecia “estar vadiando” e viu também os resultados das apostas de milhagem, anunciados ao meio-dia, indicando que o Lusitania tinha viajado apenas 484 milhas. Embora Lauriat achasse devagar, na verdade o navio atingira uma velocidade média de mais de

vinte nós, e isso incluindo várias horas a quinze nós dentro do nevoeiro. Apesar disso, era bem abaixo dos 25 nós que ele esperava que o navio mantivesse.

“Era um dia bonito, com vento suave, mar calmo e sol claro”, escreveu Lauriat. A bombordo, ele viu a “boa e velha costa irlandesa”. Mas essa ainda ficava a uma distância considerável, não passando de uma barra verde no horizonte. O tempo bom inquietava Lauriat. “Pensei comigo mesmo que, se um submarino alemão quisesse de fato atacar, teria de esperar semanas por uma oportunidade mais ideal do que as condições meteorológicas de então. Com mar liso e sereno, como a água à nossa volta, o periscópio de um submarino com certeza poderia enxergar de muito longe.”⁹

A lisura do mar era notável. Lauriat comparou-a a uma panqueca; um dos mensageiros do navio disse que o mar era “plano como uma mesa de bilhar”.¹⁰

★ ★ ★

A PASSAGEIRA JANE MacFarquhar, de Connecticut, subiu para um dos conveses superiores e contemplou a cintilante paisagem marinha. Ela e a filha de dezesseis anos tinham acabado de separar as roupas que usariam na chegada a Liverpool na manhã seguinte. Planejavam deixar no navio o enxoval que tinham trazido. “A vista era grandiosa”, disse MacFarquhar, “o sol brilhando, a água calma e a terra visível dos dois lados. Olhando o belo cenário que nos cercava, pensei comigo: ‘Cadê o perigo de que tanto falamos?’ O fim da nossa viagem estava quase à vista, e não tínhamos visto qualquer sinal de perigo”.¹¹

★ ★ ★

NA SEXTA-FEIRA de manhã, Schwieger manteve o U-20 na superfície para continuar recarregando as baterias. Ia em pé sobre a torre de comando. O mar estava acolchoado de neblina, mas aqui e ali o sol atravessava. A visibilidade melhorava rapidamente. A água estava lisa, sob uma brisa de um nó.

“De repente, a visibilidade ficou muito boa”, escreveu Schwieger em seu diário de bordo.¹² Embora isso lhe assegurasse ampla visão do mar circundante, também assegurava a mesma visão a qualquer navio-patrolha ou contratorpedeiro britânico nas redondezas. A planura da superfície aumentava o perigo de que vigias inimigos avistassem o U-20, mesmo quando submerso à profundidade de periscópio, pois a esteira de espumas do periscópio de Schwieger ficava visível a quilômetros de distância.

E de fato uma distante traineira começou a deslocar-se na direção do U-20. Schwieger ordenou imersão rápida e ergueu o periscópio. A embarcação aproximava-se devagar, mas de uma maneira que o perturbou. “Por isso”, escreveu, “descemos para uma profundidade de 24 metros, para ficar longe da traineira”. Eram 10h30. “Às doze”, escreveu ele, “subiremos mais uma vez para uma profundidade de onze metros e faremos observações de periscópio”.

Mas pouco antes disso, às 11h50, o submarino foi tomado por um surto de excitação. Mesmo 24 metros abaixo da superfície, os homens do U-20 conseguiam escutar o barulho de um navio acima, transmitido pelo casco. Schwieger escreveu no diário de bordo: “Uma embarcação com motor bem pesado passou por cima do nosso navio.”

Pelo barulho, Schwieger sabia que não era um contratorpedeiro nem uma traineira, mas alguma coisa muito maior, viajando rápido. Passou bem por cima, justificando a prudente medida de navegar a uma profundidade abaixo da quilha até mesmo dos maiores navios.

Schwieger esperou alguns minutos e retornou à profundidade de periscópio para tentar identificar o navio.

★ ★ ★

COM A BUZINA de neblina desligada e o sol alto e brilhante, os passageiros do Lusitania saíram para jogar *shuffleboard*, usar bolas terapêuticas e participar de outros jogos de convés. As crianças maiores brincavam de pular corda, como sempre. As menores passeavam pelos conveses acompanhadas de suas babás e taifeiras, a pé ou em carrinhos de bebê, com chupetas penduradas ao pescoço ou presas às roupas. Nas partes ensombradas do convés e nas áreas expostas ao vento de dezoito nós gerado pelo deslocamento do navio, ainda era frio o bastante para exigir agasalhos. Uma mulher usava um grande casaco preto de peles.

Sendo aquele o último dia inteiro de viagem, com o sol tão brilhante e o ar tão claro, os passageiros pareciam fazer um esforço especial para se vestirem bem e com certo estilo. Uma menina de sete anos usava um vestido listrado rosa e branco sob um casaco de veludo preto forrado de seda vermelha, além de anel de ouro, gargantilha de coral vermelho e um broche de madrepérola.¹³ O casaco lhe dava um ar de melro de asa vermelha. O rosa era uma cor popular — para meninos. Um menino de cinco anos zanzava num casaco de lã cor-de-rosa sobre um colete xadrez e calças presas abaixo dos joelhos. Um homem de quase trinta anos vestia-se com o claro intuito de chamar a atenção. Usava:

Calças azuis de sarja

Camisa de algodão listrada (“Anderson Bros., Makers, 27, Bridge Street, Glasgow”)

Calças de merino branco

Botas leves de cadarço (com o carimbo interno “Holober
Bross., 501, Rua Catorze Oeste, Nova York”)

Meias cinza com solas azul-claras

Suspensórios de cor clara

Cinto de couro e fivela de níquel

E isto:

Colete de merino cor-de-rosa.

★ ★ ★

MUITOS PASSAGEIROS SE instalaram em cadeiras de convés para ler, exatamente como tinham feito nos seis dias anteriores. Dwight Harris sentou-se no convés por algum tempo lendo sobre os Médicis, em seguida passou pelo escritório do comissário de bordo para pegar seu anel de noivado, suas outras joias, e os quinhentos dólares em ouro que tinha guardado lá no início da viagem. Foi para sua cabine e usou uma corrente de relógio para pendurar várias peças no pescoço, incluindo o anel. “Prendi o grande broche de diamante dentro do bolso do meu casaco”, escreveu, “e, antes de deixar minha cabine, destravei a sacola onde guardava minha boia salva-vidas”. Era a boia que tinha comprado na Wanamaker’s, em Nova York, na véspera da partida. Harris ainda não esgotara o seu estoque de pontos de exclamação. “Pus o ouro no bolso da calça, e desci para almoçar!”¹⁴

Apesar do tempo calmo, o passageiro Theodore Naish, de Kansas City, estava enjoado, como durante toda a viagem. Recomendou à mulher, Belle, que subisse para o convés sem ele para ver a costa irlandesa e suas ilhas ao sol. Sabia, de outras viagens, que a vista era linda. Belle a princípio relutou: “Respondi que sua palavra me bastava, eu as veria quando

voltássemos e, se o nevoeiro impedisse, ficaria satisfeita com as fotos.” Mas Theodore insistiu, e ela cedeu; e ficou feliz por ter cedido. “Difícil imaginar dia mais adorável — o ar cálido, sem vento, sol brilhante, mar tranquilo.”¹⁵

Havia por todo o navio essa mistura de tristeza e expectativa que sempre marca um fim de viagem, à qual se somava agora o alívio de chegar à Inglaterra em segurança.

★ ★ ★

NO PASSADIÇO, TURNER recebeu nova mensagem do Almirantado, que o confundiu ainda mais: “Submarinos cinco milhas ao sul de Cape Clear, seguindo para oeste quando avistados às 10h.”¹⁶

O Lusitania já tinha passado por Cape Clear. A mensagem, se estava correta, indicava que talvez a ameaça também já tivesse passado — os submarinos, de novo no plural, ficaram para trás e seguiam para alto-mar. O capitão Turner ficou muito satisfeito por ter, ao que tudo indicava, passado por eles no nevoeiro sem perceber. Sabia que, mesmo que seus comandantes avistassem a fumaça das chaminés do navio e dessem meia-volta, não teriam mais esperança de alcançá-lo.

Embora isso trouxesse algum conforto, ainda havia a questão do relato anterior sobre submarinos ativos no canal de São Jorge, ao sul do navio-farol de Coningbeg, bem à sua frente.

★ ★ ★

AO PERISCÓPIO, SCHWIEGER fez um rápido giro de 360 graus pelo mar, depois virou o aparelho até encontrar o navio que

tinha acabado de passar por cima.¹⁷ Era de fato um troféu, e não só em termos de tonelagem. Longo e estreito, com uma proa aguçada de navalha, rasgava com facilidade o mar plano. Suas chaminés expeliam uma densa fumaça negra, mostrando que a tripulação trabalhava muito para atingir velocidade máxima. Schwieger não precisou que seu piloto de guerra, Lanz, o ajudasse a identificar aquele navio. Era um grande cruzador blindado, britânico, de cerca de seis mil toneladas.

Deixou-o ir embora. Não teve escolha. À sua velocidade máxima de nove nós quando submerso, Schwieger não tinha chance de alcançar o cruzador. Nem mesmo a velocidade máxima de quinze nós na superfície teria ajudado; segundo seus cálculos, o cruzador se afastava a dezoito nós. E tivesse Schwieger, por alguma razão, sido imprudente o bastante para tentar emergir, os canhões do navio de guerra afundariam seu U-boat em poucos minutos.

Mas Schwieger foi atrás dele do mesmo jeito, à profundidade de periscópio, para o caso de o cruzador mudar de rota de um modo que lhe permitisse alcançá-lo e lançar um ataque. Só que o navio seguia à velocidade máxima, em zigue-zague, e logo se distanciou. Schwieger depois disse ao amigo, Valentiner, que àquela altura, exasperado, vomitou uma torrente de palavrões. “Depois da primeira fase da guerra”, explicou Valentiner, “era raro ter a chance de soltar um torpedo contra um navio de guerra do tamanho de um cruzador, e muitos U-boats jamais avistaram um durante toda a guerra”. A marinha britânica, como a alemã, mantinha seus grandes navios de guerra a uma distância segura “e não permitia que vagueassem por aí, para servirem de alvo fácil para U-boats”.

O navio era, de fato, o HMS Juno, velho cruzador então funcionando como barco de patrulha costeira. Sua base era em Queenstown, e ele voltava às pressas para o porto

justamente por causa dos alertas sobre submarinos emitidos pelo Almirantado. Durante a viagem, os tripulantes fizeram uma medição rotineira da temperatura da água, que era de 13°C.

“Quando acabei de xingar”, disse Schwieger a Valentiner, “notei que a bruma se dissipava. Logo consegui ver o céu azul”.¹⁸

Schwieger registrou o encontro às 12h15. Meia hora depois, emergiu e retomou a trajetória para oeste, a fim de continuar a viagem de volta. Poupar combustível agora era prioridade. Não podia atrasar-se — a jornada para retornar a Emden levaria outra semana.

O tempo clareara de modo quase inacreditável. “Visibilidade inusitadamente boa”, anotou Schwieger, “tempo muito bonito”.¹⁹

No horizonte, alguma coisa atraiu seu olhar.

LONDRES, WASHINGTON

A PERGUNTA DO REI

EM LONDRES, NA sexta-feira, o coronel House, ainda atuando como emissário não oficial do presidente Wilson, encontrou-se com Sir Edward Grey, secretário de Exterior da Grã-Bretanha, e os dois foram juntos até os Reais Jardins Botânicos de Kew para um passeio entre os canteiros de flores primaveris, as alamedas, ou “vistas”, de cedros, e a mais célebre estrutura dos jardins, a Palm House, imensa estufa de vidro e ferro que, segundo consta, teria influenciado o projeto do Palácio de Cristal de Londres. Os dois conversaram sobre a guerra de submarinos. “Falamos da probabilidade de um transatlântico ser afundado”, escreveu House, “e eu lhe disse que, se isso acontecesse, uma chama de indignação tomaria conta dos Estados Unidos, o que provavelmente nos levaria à guerra”.¹

Estranhamente, o assunto voltou duas horas depois, quando o coronel House fez uma visita ao rei George V no Palácio de Buckingham.

Em certo ponto da conversa, o rei virou-se para House e perguntou: “[O senhor] já pensou se eles afundam o Lusitania com passageiros americanos a bordo?”²

★ ★ ★

NO COMEÇO DAQUELA manhã, tendo concluído suas negociações navais com seus homólogos franceses e italianos, Churchill deixou Paris com destino ao quartel-general das forças da Grã-Bretanha na França, em St. Omer, onde Sir John French planejava uma ofensiva contra as forças alemãs em Aubers, apesar de uma severa escassez de projéteis de artilharia.³

Em busca de uma experiência de batalha em primeira mão, Churchill esperava chegar o mais perto possível da frente, mas, segundo ele, sem “incorrer em riscos injustificáveis”.⁴ Viu fogo de artilharia e fumaça, e não muito mais que isso. “Sem efetivamente tomar parte num assalto, era impossível avaliar as condições verdadeiras”, escreveu. “Para vê-las seria preciso senti-las, e senti-las poderia muito bem significar não sentir mais nada. Ver de fora era não ver nada, mergulhar resultaria ser dominado por experiências pessoais de natureza absorvedora.”⁵

A mais vívida sensação de guerra que experimentou foi em um “posto de evacuação” num convento em Merville, aproximadamente 65 quilômetros a leste do quartel-general, onde soldados “padecendo toda espécie de horríveis ferimentos, queimados, despedaçados, perfurados, asfixiados, moribundos, eram separados de acordo com suas misérias”.⁶ Ambulâncias chegavam em filas à porta. Os mortos eram tirados por trás e sepultados. Quando Churchill passava pelo teatro de operações, viu médicos trepanando um soldado, ou seja, abrindo um buraco em seu crânio. “Havia sangue e trapos ensanguentados por toda parte”, escreveu.

★ ★ ★

NA CASA BRANCA, com uma bela sexta-feira de primavera se anunciando, Wilson voltou a escrever para Edith. Ela fora

jantar lá na noite anterior, e ele se sentia bem mais otimista quanto à possibilidade de um dia virem a casar.

“Neste claro ar matinal”, escreveu, “o mundo parece atrapalhar menos, parece se imiscuir menos entre nós”.⁷

MAR DA IRLANDA

CHAMINÉS NO HORIZONTE

O U-20 DESLOCAVA-SE através da manhã, azul sobre azul.¹ O nevoeiro se dissipara, o céu estava sem nuvens, o mar calmo. Schwieger apontou seu binóculo Zeiss para um borrão no horizonte e ficou espantado de ver “uma floresta de mastros e chaminés”, como descreveria depois para Max Valentiner. “De início achei que fossem vários navios”, disse. “Então vi que era um grande navio a vapor aparecendo no horizonte. Vinha na nossa direção. Submergi de imediato, esperando tentar alguma coisa.”²

Em seu diário de bordo, às 13h20, Schwieger escreveu: “Adiante e a boreste, quatro chaminés e dois mastros de um navio a vapor com rota triangular em relação a nós aparece (vindo de su-sudoeste, se dirigia a Galley Head). A embarcação se revelou um grande navio a vapor de passageiros.”³

Quando atingiu profundidade de periscópio, Schwieger ordenou máxima velocidade sob a água, nove nós, e traçou uma rota “convergindo com a do navio a vapor”. Porém, ele ainda se encontrava a milhas de distância. Quando chegou a duas milhas, o transatlântico mudou de rumo, aumentando ainda mais a distância. Frustrado mais uma vez, Schwieger escreveu: “Mesmo que atingíssemos nossa melhor velocidade, eu não tinha mais esperança de chegar perto o suficiente para atacar.”

O capitão do U-boat foi atrás do transatlântico assim mesmo, como o fizera com o cruzador Juno, para o caso de haver outra mudança de rumo que o trouxesse de volta para uma trajetória convergente.

Chamou o piloto, Lanz, para dar uma olhada no periscópio. Por que teve necessidade de fazê-lo, não se sabe ao certo. O navio era um dos mais distinguíveis em alto-mar e um troféu de primeira ordem. Schwieger estava quase desesperado: aquele navio sozinho lhe daria a melhor tonelagem mensal de toda a guerra.

O dia continuava incrivelmente claro e calmo. Isso significava que Schwieger não poderia manter o periscópio levantado por muito tempo, para evitar o risco de ser detectado por vigias do alvo, ou, pior ainda, por um contratorpedeiro em missão de patrulha. Em tempo claro assim, com mares tão calmos, havia pouca chance de escapar. Em duas ocasiões anteriores, a esteira de espuma do periscópio no mar liso o forçara a abortar ataques. Um candidato a alvo, um navio do Correio Real, tinha se voltado em sua direção, com o intuito evidente de abalroá-lo, obrigando-o a ordenar imersão rápida e marcha a todo vapor.

Lanz entrou na sala de controle. Mais ou menos no mesmo instante, aconteceu algo que para Schwieger equivalia a um milagre.

★ ★ ★

NO PASSADIÇO DO Lusitania, o capitão Turner se viu diante de um dilema para o qual nada em sua longa experiência de mar o preparara. Se as mensagens telegráficas da manhã estivessem corretas, havia U-boats bem à sua frente e atrás.

Além disso, havia o problema de administração do tempo. Liverpool estava a cerca de 250 milhas náuticas adiante. À

entrada do porto da cidade ficava a notória barra do Mersey, que ele só poderia atravessar na maré alta. Se Turner acelerasse e seguisse à velocidade máxima que poderia alcançar com apenas três caldeiras em operação, 21 nós, chegaria cedo demais. Como não havia possibilidade de ficar parado, seria obrigado a circular pelo mar da Irlanda, com fumaça saindo das três chaminés ativas do navio, um convite explícito a qualquer submarino num raio de vinte milhas.

Havia outro lado do problema a considerar. Já passava um pouco do meio-dia. Não importava a velocidade a que viajasse, o Lusitania acabaria tendo que atravessar o canal de São Jorge à noite, com o sempre constante perigo de nevoeiro. Na realidade, a bruma que envolveu o navio durante toda a manhã deixara Turner com um senso de localização menos exato do que ele gostaria. Essa imprecisão era agravada pelo fato de que estava mais longe da costa do que de costume — cerca de vinte milhas, quando, em tempo bom, poderia chegar a uma milha de proximidade.

Chamou os dois oficiais mais graduados ao passadiço, o capitão de estado-maior Anderson e o imediato John Preston Piper, para pedir opinião, e depois de muita conversa tomou uma decisão. A primeira coisa a fazer seria determinar sua exata localização. A costa irlandesa já estava à vista, mas era difícil calcular de forma precisa a que distância dela se achava o navio. Marinheiro à antiga, Turner gostava de usar um procedimento conhecido como orientação por quatro pontos. Para isso teria que navegar paralelamente à costa com uma velocidade constante por cerca de trinta minutos, enquanto o imediato Piper tomaria quatro posições do mesmo ponto de referência em terra, nesse caso, o farol no topo de Old Head.

Depois de saber sua posição exata, Turner planejava manter uma velocidade de dezoito nós para chegar à barra do Mersey de manhã cedo, na hora certa de entrar no porto sem parar. Embora abaixo dos 21 nós que suas três praças de

caldeiras em atividade lhe permitiriam, ainda era mais rápido do que qualquer outro navio mercante na ativa e sem dúvida mais rápido do que qualquer submarino. O capitão também pretendia alterar o curso no fim do dia para aproximar o Lusitania da costa, passando perto do navio-farol de Coningbeg antes de entrar no trecho mais estreito do canal de São Jorge. Sabia que isso contrariava a recomendação do Almirantado para que os capitães passassem por navios-faróis e outras balizas de navegação pelo “meio do canal”. Mas o Almirantado tinha informado a presença de submarinos vinte milhas ao sul do navio-farol, localização que qualquer marinheiro atravessando o trecho de 45 milhas de largura chamaria de meio do canal. Seguir o conselho do Almirantado significaria navegar diretamente para cima dos submarinos que ali aguardavam.

Por volta das 13h30, o capitão ordenou ao oficial timoneiro que virasse para boreste, a fim de alinhar o navio com a costa, de modo que Piper pudesse calcular a primeira das quatro posições.⁴ Essa virada e várias mudanças anteriores de curso convenceram alguns passageiros de que Turner pusera o navio numa trajetória em zigue-zague para escapar de submarinos, embora, na verdade, não fosse o caso. Paradoxalmente, por causa do contorno da costa, a virada deve ter parecido, para alguns passageiros, uma guinada para mar aberto.

O sarampento Robert Kay espiou pela portinhola do seu quarto de quarentena. O menino do Bronx, agora manchado e inflamado, via o mundo passar, sua única distração. O dia lá fora estava ensolarado e cintilante, a costa irlandesa de um verde vivo. Mas, enquanto ele admirava a paisagem, o navio começou a virar para boreste, e, para sua grande frustração, a terra começou a se afastar.⁵

★ ★ ★

NAQUELA MANHÃ, o “Rei do Champanhe” George Kessler levou adiante sua decisão de falar com o capitão Turner para incluir os passageiros nos treinamentos do navio. Os dois homens conversaram fumando.

Escreveu Kessler: “Sugeri que os passageiros recebessem tíquetes com um número indicando o respectivo barco para o qual deveriam se dirigir caso alguma coisa desagradável acontecesse, e que em minha opinião esse detalhe reduziria as dificuldades se houvesse problema.”⁶

Turner lhe disse que a ideia tinha surgido depois do desastre do Titanic, mas que a Cunard a rejeitara por considerá-la “pouco prática”. Acrescentou que não tinha autoridade para adotar a conduta por conta própria, sem aprovação prévia da Junta Comercial do Almirantado.

O assunto da conversa mudou para “o medo de torpedos, que nenhum de nós achava ter qualquer importância”, lembrou-se Kessler. Turner talvez tenha abafado seus próprios temores para não assustar Kessler.

★ ★ ★

JUSTAMENTE QUANDO o piloto Lanz chegou ao periscópio do U-20, Schwieger viu o gigantesco navio mudar de curso de novo, dessa vez para boreste.⁷ “Estava vindo bem para cima de nós”, disse o capitão a Valentiner. “Não poderia ter escolhido uma trajetória mais perfeita se tivesse resolvido nos acertar deliberadamente.”

Eram 13h15. A nova trajetória do transatlântico sugeria que estava indo para Queenstown. Schwieger traçou uma rota que colocaria o U-20 na frente do navio, em um ângulo de

noventa graus. Mandou seguir a todo vapor e, pelos 25 minutos seguintes, avançou numa trajetória de intersecção, enquanto o navio ficava cada vez maior em seu visor. “Uma corrida rápida e breve, então esperamos”, disse ele a Valentinier.

Embora aquela patrulha tivesse aumentado a desconfiança de Schwieger acerca de torpedos, ele não tinha escolha senão usar um. Seu canhão de convés teria sido inútil contra um navio daquele tamanho, além de perigoso, já que depois de lançar os primeiros projéteis, o grande navio talvez desse uma volta e fugisse, ou tentasse abalroar seu submarino. Schwieger escolheu um torpedo G6.

Dentro do submarino, a tensão aumentou. Tudo o que o navio tinha que fazer era dar uma segunda guinada para longe do U-20, e a caçada estaria terminada. Queenstown ficava perto dali. Havia ainda a possibilidade de que os vigias do transatlântico avistassem o periscópio de Schwieger e que o capitão convocasse um bando de contratorpedeiros.

Era estranho que o navio não tivesse qualquer escolta. Mais estranho ainda, na opinião de Schwieger, era que a embarcação estivesse naquelas águas, sobretudo depois dos seus dois ataques bem-sucedidos no dia anterior. O fato de o navio “não ter sido mandado pelo canal Norte é inexplicável”, escreveu em seu diário de bordo.⁸

Schwieger mandou regular o torpedo para viajar a uma profundidade de três metros. Ainda não tivera tempo de deixar Lanz dar uma olhada no alvo. O grande navio continuava a aproximar-se, o negro casco gigantesco destacando-se na reluzente paisagem marinha.

Os atiradores armaram o torpedo e inundaram seu tubo.

★ ★ ★

O LUSITANIA ESTAVA então a dezesseis horas de Liverpool, ou, dito de outra maneira, a três refeições de distância — um almoço, um jantar e, no sábado, um último café da manhã, já no porto de Liverpool. Era hora do almoço. Os passageiros da primeira classe tiveram apenas um turno na sala de jantar no centro do navio, debaixo da grande cúpula; os da segunda classe se dividiram em dois grupos, um às 12h30 e outro às 13h30. Durante o almoço, falou-se do show de calouros da noite anterior, das últimas notícias da guerra, publicadas no folhetim diário do navio, o *Cunard Bulletin*, e, é claro, do fato de que o navio estava agora bem dentro da “zona de guerra”.

Charles Lauriat foi almoçar com Lothrop Withington, como sempre, e eles se sentaram à mesa de costume, no salão da primeira classe.⁹ Lauriat notou que as vigias de ambos os lados do salão estavam abertas. Tinha certeza disso, como diria depois, porque o inusitado calor do dia tinha trazido um incômodo que afligira os dois homens durante toda a viagem. Devido ao tempo quente, os taifeiros tinham aberto janelas em toda a sala de jantar e ligado um grande ventilador elétrico voltado diretamente para a mesa de Lauriat, criando uma corrente de ar tão forte que chegava a irritar. A mesma coisa tinha acontecido repetidas vezes durante a viagem, e em todas elas, como agora, Lauriat se vira obrigado a pedir ao taifeiro que desligasse o aparelho.

Fora isso, o almoço foi agradável. Os dois homens estavam ansiosos para chegar. “Divertimo-nos muito juntos”, escreveu Lauriat, “e combinamos de nos encontrarmos em Londres, uma vez que suas acomodações ficavam perto do nosso escritório londrino”.

Ficou claro que o ritmo inesperadamente lento do Lusitania custaria a Lauriat um dia de trabalho em Londres; no entanto, logo mais ele entregaria o *Um conto de Natal* e se encontraria com a filha de Thackeray, lady Ritchie, a fim de planejar as notas que ela escreveria para cada um dos 118 desenhos

ainda trancados na caixa de sapatos em sua cabine. Depois disso, iria tratar com os moldureiros e encadernadores que transformariam aqueles desenhos em artigos de valor muito mais alto do que os irrisórios 4.500 dólares que pagara por eles.

★ ★ ★

EM OUTRA PARTE do salão de jantar, Theodate Pope e seu companheiro, Edwin Friend, terminavam de almoçar. “Um jovem inglês à nossa mesa tinha recebido o seu sorvete, mas aguardava o taifeiro lhe trazer uma colher”, lembrava-se Theodate. “Ele olhou com pesar para a sobremesa e disse que ficaria furioso se um torpedo o atingisse antes de tomá-lo. Todos rimos e comentamos a lentidão da nossa marcha. Achávamos que os motores tinham parado.”¹⁰

O navio, porém, ainda se deslocava ao passo enérgico de dezoito nós. A impressão de morosidade muito provavelmente era causada pelo fato de o mar estar muito calmo, o que reduzia o nível de vibração transmitida pelo casco.

Dwight Harris, com seu anel de noivado confortavelmente pendurado debaixo da camisa, juntou-se aos convivas de costume, mas não participou da animada expectativa que coloria as conversas à sua volta. Estava pouco à vontade, de um jeito misterioso. Escreveu ele: “À mesa tive uma intensa sensação nervosa, e me levantei e saí sem terminar o almoço!”¹¹

Foi direto para o camarote, o A-9, pegar o sobretudo, o chapéu e o livro sobre os Médicis, e voltou ao convés para ler.

★ ★ ★

O ESTUDANTE DE medicina Preston Prichard e seu colega de quarto, Arthur Gadsden, estavam muito cientes da entrada do navio na zona de perigo. Tinham ficado amigos durante a viagem e conversavam com frequência, devido ao fato de ambos ocuparem os beliches superiores. Na sexta-feira, Prichard e Gadsden passaram parte da manhã “conversando sobre submarinos e nos perguntando se veríamos pelo menos um, sem o menor medo, achando que iríamos escapar deles”, escreveu Gadsden.¹²

Logo depois do meio-dia, Prichard foi até a sala de fumantes juntar-se aos outros homens que ali se reuniram para ver os resultados do jogo de milhas e em seguida se dirigiu à sala de jantar da segunda classe para almoçar. Como sempre, ficou sentado em frente a Grace French.

Naquele dia, parecia haver certa eletricidade entre Prichard e a srta. French. Ele usava o terno verde — e não o azul —, mas beleza era beleza, e, depois de seis dias de exposição ao sol e ao tempo, Prichard estava realmente bonito. Ele comentou com Grace que tinha visto uma jovem no navio que bem poderia ser sua sócia e que tinha até se aproximado dessa outra mulher para puxar conversa antes de perceber o erro. Não se tratava apenas de um artifício para iniciar uma conversa. Um ou dois dos outros homens à mesa tinham visto a mesma mulher e agido da mesma forma. Prichard “se ofereceu para mostrá-la a mim depois do almoço”, lembrava-se Grace. “Concordei e descí para pegar meu chapéu e meu casaco.”¹³

Um dos taifeiros do navio notou que Prichard saíra da sala de jantar por volta de 13h20.

Quando a srta. French subia as escadas de volta para se encontrar com Prichard, topou com dois amigos que fizera a bordo, e que lhe perguntaram para onde ia. “Respondi que o sr. Prichard queria apresentar-me minha sócia e segui em frente. Juntei-me a ele e demos uma volta, rindo da ideia. Eu

lhe disse que estava pensando se eu mesma seria capaz de reconhecer a moça.”¹⁴

Eles gracejaram e foram à procura juntos. O tempo passou de forma agradável, e de repente eram 14h09.¹⁵ O sol brilhava, o mar resplandecia.

★ ★ ★

SCHWIEGER ESTIMOU A velocidade do alvo em 22 nós e a distância em setecentos metros.¹⁶ Se seus cálculos estivessem corretos, o torpedo atingiria o navio ao ângulo ideal de noventa graus.

Às 14h10 Schwieger deu ordem para atirar. O torpedo partiu do submarino no que o capitão chamou de “perfeito tiro com arco” e logo adquiriu a velocidade de 44 milhas por hora. Naquele ritmo, atingiria o casco do alvo em 35 segundos.

Com o mar tão calmo, a possibilidade de um ataque de torpedo ser descoberto era alta. A cada segundo, diminuía a possibilidade de que o navio pudesse virar o suficiente e com a rapidez necessária para se esquivar. Apesar disso, para Schwieger e seus homens, aqueles 35 segundos foram um longo intervalo.

Schwieger olhou pelo periscópio. Ainda não percebera, mas tinha errado o cálculo da velocidade do alvo. Na realidade, o navio se deslocava mais devagar do que ele avaliara — por uns quatro nós.

LUSITANIA

BELEZA

POUCO DEPOIS DAS duas da tarde, dezenas de tripulantes estavam reunidos na sala de bagagens da proa do Lusitania, no Convés F, metade chegando para dar plantão, metade saindo. A principal tarefa era preparar os milhares de itens de bagagem dos passageiros para o desembarque.

O marinheiro Morton passou duas horas ajudando a colocar malas e baús no elevador elétrico que oferecia o único acesso à sala. A troca de turnos era às duas — “quatro sinos” —, quando Morton iniciaria a jornada de duas horas como vigia especial, para ficar atento a submarinos. Foi designado para o castelo de proa, a parte da primeira coberta logo atrás da proa.

“A cinco minutos dos quatro sinos”, disse ele, “fui ao convés para vestir o suéter e pegar o equipamento de que precisava para ficar de vigia a partir das duas horas. Meu lugar era o posto de vigilância extra, bem nos olhos do navio, no convés; minha responsabilidade era o lado de boreste da proa de vante a vau”.¹

★ ★ ★

ÀQUELA ALTURA, o navio já consumira cerca de seis mil toneladas de carvão, e as carvoeiras ao longo do casco tanto

a bombordo quanto a boreste eram, na maior parte, túneis vazios, encardidos de pó de carvão e crivados de portais por onde homens conhecidos como foguistas tiravam carvão para as fornalhas.

No passadiço, o capitão Turner ordenou ao timoneiro que mantivesse o navio numa rota paralela à costa a fim de que o imediato pudesse continuar sua medição de quatro pontos. A tela de nevoeiro já se dissipara por completo.

“Todos os vigias tinham sido alertados para prestarem a máxima atenção e informarem sobre qualquer coisa que parecesse suspeita”, disse Thomas Mahoney, marinheiro que também trabalhava no turno das duas da tarde. “Mais ou menos às 13h50, avistamos um objeto dois pontos a boreste da proa, de formato cônico.” Parecia uma baliza náutica. “Informamos ao oficial de turno, e aquilo causou certa comoção no passadiço sobre o que poderia ser.”²

Um marinheiro chamado Hugh Johnston, contramestre, assumia o leme naquele momento.³ O passadiço estava apinhado de oficiais que também trocavam de turno.

Logo depois de assumir o leme, Johnston ouviu um grito avisando que alguma coisa tinha sido avistada a boreste da proa. Vários oficiais olharam por seus binóculos e conjecturaram que o objeto talvez fosse mesmo uma baliza náutica, ou uma toninha, ou um fragmento de detrito à deriva. Ninguém demonstrou preocupação. “Tocamos em frente”, disse Johnston.⁴

Às duas horas, o marinheiro Leslie Morton assumiu seu lugar no castelo de proa. Ficou no lado de boreste. Outro marujo vasculhou as águas de bombordo. Mais quatro vigias foram postados em outros pontos do navio, incluindo o cesto da gávea.

O irmão de Morton estava deitado num convés abaixo, dormindo, para poder assumir seu turno mais tarde. Metade

da tripulação continuava reunida no compartimento de bagagem.

O navio cortava a calmaria como uma lâmina corta gelatina.

Morton estava tão empenhado em fazer direito o seu trabalho que começou “a ver uma dezena de coisas a intervalos de poucos minutos”.⁵

★ ★ ★

AINDA POR VOLTA das duas da tarde, os passageiros da segunda classe designados para a segunda rodada do almoço estavam na metade da refeição. Os da primeira classe iam de um convés para outro a bordo dos dois elevadores elétricos, que funcionavam com energia fornecida pelo gerador do navio. Um bando de crianças pulava cordas num convés superior com a ajuda de um membro da equipe de engenharia, John Brennan, foguista.⁶

O tempo àquela altura estava perfeito, o dia vividamente claro — tão adorável que famílias de Queenstown e Kinsale estavam reunidas em Old Head para fazer piquenique no ar agradável e ver os navios passarem. Dava para avistar o Lusitania, a cerca de vinte milhas de distância, com as chaminés lançando fumaça.

Para Morton, nos “olhos” do navio, o panorama a boreste, em direção ao mar aberto, era claro e brilhante. “Às 14h10”, disse ele, “consultei meu relógio e, ao enfiá-lo no bolso, olhei ao redor a boreste e, pelo que pude julgar, vi uma grande explosão de espuma a uns 450 metros, quatro pontos a boreste da proa”.⁷ Teve a impressão de que era uma bolha gigantesca explodindo na superfície.

No instante seguinte, viu alguma coisa se mover na face plana do mar, um traço, nítido como se tivesse sido feito por

“mão invisível com um pedaço de giz num quadro negro”.
Pegou seu megafone.

★ ★ ★

O CAPITÃO TURNER deixou o passadiço e desceu para seus alojamentos. Por volta das 13h30, o contramestre Johnston, não mais ao leme, foi incumbido de entregar a Turner uma mensagem segundo a qual Old Head of Kinsale estava agora “dez pontos a bombordo da proa e a 20 milhas de distância”.⁸ A trajetória do navio o aproximava gradualmente da costa.

Johnston retornou ao passadiço. Meia hora depois, passando um pouco das duas, ouviu-se o grito: “Lá vem um torpedo.”⁹

★ ★ ★

TENDO TERMINADO DE almoçar e de se separar do amigo Lothrop Withington, Charles Lauriat desceu à sua cabine para pegar um suéter. Colocou-o sob o paletó do seu terno Knickerbocker e voltou para dar “um *passeio de verdade*”.¹⁰ Subiu para a escadaria de acesso e andou até o lado de bombordo do navio, com a costa irlandesa visível na distância. Ali topou com Elbert Hubbard, o escritor, e a mulher, Alice. Hubbard brincou dizendo que provavelmente não seria bem recebido na Alemanha, por causa de um panfleto que escrevera intitulado *Who Lifted the Lid Off Hell?* [Quem abriu a tampa do Inferno?], no qual culpava o cáiser Wilhelm pela guerra. No início da viagem, dera uma cópia a Lauriat, que descreveu o panfleto como “uma peça de inglês cáustico”.¹¹

No Convés B, do lado de boreste, Theodate Pope estava com o companheiro de viagem, Edwin Friend, debruçada no parapeito e admirando o mar, “que era de um azul maravilhoso e estonteante ao sol”. O brilho era tão intenso que Theodate se perguntou, em voz alta: “Como é que os oficiais vão conseguir *ver* um periscópio?”¹²

Oliver Bernard, o cenógrafo, estava parado no Verandah Cafe, debruçado “preguiçosamente” numa janela, olhando o panorama. Viu o que lhe pareceu a cauda de um peixe, bem longe a boreste. Em seguida, “uma risca de espuma”¹³ começou a descrever um arco na superfície, em direção ao navio.

Uma americana aproximou-se e disse: “Não é um torpedo, é?”¹⁴

“Eu estava hipnotizado demais para responder”, disse ele. “Eu me sentia muito mal.”

Lá estava, a coisa que todo mundo temia. “Tínhamos pensado em ‘submarino’, sonhado, comido, dormido com ‘submarino’ desde o momento em que deixamos Nova York, e, apesar disso, com o medonho perigo desabando sobre nós, eu mal conseguia acreditar no testemunho dos meus próprios olhos.”

Havia pouco medo, disse Bernard. “Acho que ninguém, nem mesmo as mulheres e as crianças, estava tão amedrontado como estava surpreso e atordoado pela consciência de que os temores, acalentados meio que de brincadeira nos últimos cinco dias, acabaram se materializando. O ‘blefe’ alemão tinha de fato acontecido.”¹⁵

O traço continuava a aproximar-se.

★ ★ ★

AQUELA PRIMEIRA AGITAÇÃO, aquele primeiro borbulhar de espumas, foi a expulsão de ar comprimido do tubo de lançamento do submarino quando o torpedo saiu.¹⁶ O torpedo em si tinha seis metros de comprimento e meio metro de diâmetro; a ponta, em forma de topo de silo, continha 160 quilos de TNT e de um explosivo chamado hexanita. Embora os comandantes alemães costumassem regular a profundidade para 4,5 metros, aquele viajava a três. Deslocava-se a cerca de 35 nós, movido pelo ar comprimido estocado num tanque perto da ponta, logo atrás do compartimento dos explosivos. O ar passava pelos pistões do motor, regulado para girar duas hélices, uma no sentido horário, outra no sentido contrário, impedindo que o torpedo rodasse ou fizesse uma mudança súbita de direção. O ar era então expelido no mar, onde subia em bolhas para a superfície. As bolhas levavam alguns segundos para surgir, o que significava que o torpedo em si estava sempre bem à frente do rastro que deixava em cima.

Enquanto o torpedo avançava, a água que corria pela ponta girava duas pequenas hélices, desparafusando um dispositivo de segurança que impedia a detonação durante a armazenagem. Essa hélice soltava-se da ponta e caía no fundo do mar, expondo um mecanismo de deflagração que, com o impacto contra o casco de um navio, disparava uma pequena carga dentro de uma seção maior de explosivos. Um giroscópio mantinha o torpedo em sua rota, ajustando a deflexão vertical ou horizontal.

O rastro ficava um tempo na superfície, como uma longa e pálida cicatriz. No jargão marítimo, essa evanescente trilha de perturbação, fosse de um navio ou de um torpedo, era chamada de “rastro morto”.

★ ★ ★

A LISURA DO mar deu a alguns passageiros uma visão surpreendentemente clara do torpedo.

Dwight Harris, com o livro sobre os Médicis na mão, andava para a popa, pelo lado de boreste, quando alguma coisa chamou sua atenção. Escreveu ele: “Vi o torpedo vindo! — uma faixa branca e esverdeada na água! — Fiquei paralisado!”¹⁷

O passageiro James Brooks, vendedor de uma cadeia de lojas e que vinha de Connecticut, passeava pelo convés de embarcações quando amigos do convés de cima — o convés de Marconi — chamaram-no para jogar com eles uma partida de *shuffleboard*. Os amigos eram o sr. e a sra. Montagu Grant, de Chicago. Ele subiu as escadas e, quando atravessava o convés superior na direção dos amigos, viu o rastro de espuma riscando as águas.

“Ah, sim, eu vi o torpedo vindo e exclamei: ‘Torpedo!’ e corri para o parapeito logo à ré da escada, fiquei em pé numa perna só e me debrucei para ver a explosão que esperei que ocorresse do lado de fora do navio.”

Qualquer outro homem teria achado a cena terrível. Brooks ficou extasiado. Viu o corpo do torpedo viajar bem à frente da esteira de espuma, através da água que descreveu como “de um belo verde”. O torpedo “estava coberto de uma fosforescência prateada, pode-se dizer, provocada pelo ar que escapava dos motores”.

Disse ele: “Era uma bela visão.”¹⁸

★ ★ ★

SE HOUVESSE MAIS tempo, se a ideia de um ataque de torpedo contra um transatlântico civil não tivesse parecido tão incompreensível, se as táticas e os estratagemas de evasão dos submarinos tivessem sido mais bem compreendidos,

haveria uma possibilidade — minúscula, é verdade — de que Turner manobrasse o navio para reduzir os estragos ou mesmo evitar o torpedo de uma vez. Poderia ter ligado as turbinas reversíveis, diminuindo a velocidade do navio e invalidando os cálculos feitos pelo comandante do submarino sobre seu alcance e velocidade, levando o torpedo a errar o alvo. Poderia ter tirado vantagem da comprovada agilidade do Lusitania e ordenado uma virada completa para bombordo ou boreste, para se esquivar do torpedo ou fazê-lo resvalar pelo casco.

Dentro de apenas dois meses, outro capitão da Cunard, Daniel Dow, tendo retornado ao trabalho, faria exatamente isso, recebendo do conselho da empresa uma declaração formal de méritos.¹⁹ Em 15 de julho de 1915, ao escurecer, um vigia a bordo do Mauretania avistou um periscópio a cerca de oitocentos metros de distância. No instante seguinte, dois torpedos saíram em disparada na direção do navio, deixando rastros bem visíveis. Dow ordenou uma volta completa para boreste, *rumo ao* submarino. Os dois torpedos erraram; o submarino mergulhou e fugiu.

U-20

“TREFF!”

A ANOTAÇÃO DO diário de bordo de Schwieger referente a 7 de maio, 14h10, começa com a palavra alemã *treff*, encontro. Escreveu: “Torpedo atinge lado de boreste logo atrás do passadiço. Uma detonação inusitadamente grande se seguiu, com uma fortíssima nuvem de explosivos (atinge muito além da chaminé de vante). A explosão do torpedo deve ter sido acompanhada por uma segunda (caldeira, carvão ou pólvora?).”¹

Àquela altura, o piloto, Lanz, estava ao lado dele no periscópio. Schwieger se afastou para que Lanz desse uma espiada pelo visor. Ele era capaz de identificar navios, mesmo os menores, pela silhueta e pelas configurações de convés. Aquele era fácil. Assim que olhou pelo visor, disse: “Meu Deus, é o Lusitania.”

O diário de bordo de Schwieger indica que só então ele soube da verdadeira identidade do navio, mas isso parece implausível. O perfil da embarcação — tamanho, linhas, as quatro chaminés — fazia dela uma das mais fáceis de reconhecer em atividade.

Schwieger pegou o periscópio de novo. O que viu foi chocante até mesmo para ele.

PARTE IV

A ALMA NEGRA

LUSITANIA

IMPACTO

DEPOIS QUE O torpedo sumiu de vista embaixo da borda do convés, houve um intervalo em que nada aconteceu, e era até possível supor que tinha errado o alvo ou pifado. “Vi-o desaparecer”, disse um passageiro, “e por um escasso segundo todos nós tivemos meio que uma esperança de que talvez não explodisse”.¹

No instante seguinte, 160 quilos de explosivos detonaram contra as placas do casco, num lugar abaixo do passadiço, cerca de três metros abaixo da linha d’água. Imediatamente a ogiva converteu-se de sólido em gás. Essa “mudança de fase” liberou calor a uma temperatura de mais de 5.000°C, a uma pressão imensa. Como disse um construtor de submarinos do começo do século XX: “O costado do navio não é nada mais que uma folha de papel nas mãos dessas forças enormes.”²

Um gêiser de água do mar, tábuas, cordas e fragmentos de aço projetou-se no ar o dobro da altura do navio. O barco salva-vidas nº 5 “foi reduzido a átomos”,³ como disse um vigia. O navio continuou a avançar através do gêiser, que quase no mesmo instante desabou sobre os conveses. A água do mar encharcou passageiros; detritos atingiram com um baque surdo as quadras de *shuffleboard*. As crianças que pulavam corda no Convés A pararam de pular.

Um buraco do tamanho de uma casa pequena se abriu abaixo da linha d’água. Tinha formato mais horizontal do que

vertical, de mais ou menos doze metros de largura por 4,5 metros de altura. Mas os efeitos da explosão não pararam aí. Milhares de rebites e as placas de aço que eles seguravam se soltaram numa área quinze vezes maior do que o próprio buraco; o vidro das portinholas vizinhas se partiu. Anteparas foram danificadas e portas à prova d'água arrancadas. As portas e câmaras relativamente pequenas de navios de passageiros não dissipavam forças explosivas tão prontamente quanto os porões abertos dos cargueiros, por isso eram propensas à destruição. Os construtores do Lusitania tinham instalado essas barreiras pensando em colisões e encalhes; nenhum deles imaginara que um torpedo pudesse um dia ser detonado de uma posição subaquática contra o casco.

Dentro do casco, no ponto de impacto, ficava a extremidade de boreste de uma grande antepara que se estendia em toda a largura do casco, uma das doze divisórias desse tipo existentes no navio.⁴ Aquela antepara em particular também formava uma parede entre a praça de caldeira mais a vante — Praça de Caldeiras nº 1 — e uma grande carvoeira um pouco além, em direção à proa, chamada de “carvoeira transversal”, única nesse navio disposta no sentido da largura do casco. As demais eram carvoeiras longitudinais ao longo das paredes do casco. Naquela altura da viagem, todas as carvoeiras estavam quase vazias.

O movimento do navio para a frente, inicialmente de dezoito nós, provocou a “inundação forçada”,⁵ que jogava água para dentro ao ritmo estimado de cem toneladas por segundo. A água irrompeu na carvoeira transversal e na Praça de Caldeiras nº 1, uma caverna que abrigava duas caldeiras de uma frente e duas caldeiras de duas frentes, e o início de uma linha de vapor principal. O mar também entrou nas carvoeiras longitudinais do lado de boreste, mais próximas da zona de impacto. Enquanto essas carvoeiras se enchiam de

água, o navio se inclinava para boreste. Ao mesmo tempo, a água que enchia a Praça de Caldeiras nº 1 e a carvoeira transversal fez a proa afundar aos poucos. A popa começou a se erguer e o casco a se retorcer.

★ ★ ★

O CAPITÃO TURNER estava em pé no Convés A, perto da entrada de seu alojamento, quando ouviu o vigia berrar que um torpedo se aproximava.⁶ Avistou o rastro e viu-o passar por baixo do parapeito de boreste. Houve um breve silêncio, e então uma coluna de água e destroços se ergueu do mar. O choque da explosão e a súbita inclinação para boreste fizeram Turner perder o equilíbrio.

Com destroços e água do mar desabando atrás dele, Turner subiu as escadas, correndo para o passadiço.

★ ★ ★

O QUE CADA passageiro sentiu da explosão dependeu de onde estava situado. O navio era tão longo — quase 245 metros — e tão elástico que os que estavam em pé ou sentados mais perto da proa, nas salas de fumar e de jantar da segunda classe, no Verandah Cafe, ou ainda no “balcão” da popa, onde o convés se estendia sobre o leme, sentiram uma pancada surda. Oliver Bernard lembrava-se de ter pensado: “Bem, até que não foi tão ruim.”⁷ Os que estavam mais perto do passadiço sentiram o impacto de forma mais vívida e tátil. “Água, pedaços de carvão, lascas de madeira etc., chovendo sobre nossas cabeças!”, lembrava-se Dwight Harris.

“Encostei-me o mais que pude contra o lado do navio, mas fiquei encharcado!”⁸

Preston Prichard e Grace French divertiam-se à procura da “sósia” da jovem quando ouviram a explosão e sentiram o navio balançar para boreste. “O navio inclinou-se tanto que todos nós saímos nos atropelando uns aos outros pelo convés, e por um momento tudo virou a maior confusão”, lembrava-se ela. “Quando me recuperei, dei uma olhada ao redor, mas não vi nem sinal do sr. Prichard. Tinha desaparecido.”⁹

Com medo demais para voltar sozinha para sua cabine, French foi procurar um colete salva-vidas no convés, aparentemente sem saber que eles estavam guardados nos quartos dos passageiros.

E chegou a hora dos relógios. William McMillan Adams, de dezenove anos, sempre com um ao alcance, registrou o momento do impacto às 14h05. “Eu cronometrei tudo”, diria depois. Quando lhe perguntaram por que o fizera, respondeu: “Não sei. Mas foi o que eu fiz.”¹⁰ Charles Lauriat consultou seu relógio de pulso e cravou o impacto às 21h08, hora de Boston, ou 14h08, hora de Greenwich.¹¹ Para outros foi às 14h10; esta viria a ser, de comum acordo, a hora de referência.

Em segundos, Lauriat sentiu o navio rolar para a direita e inclinar-se para a proa. “Dava para sentir distintamente dois movimentos”, escreveu Lauriat. “Parecia que íamos afundar de vez, mas de repente o navio parou, como se o mar tivesse chegado às anteparas à prova d’água, e foi como se ele se endireitasse, até levantando um pouco a proa. Isso deu uma sensação de segurança, e de início achei que fosse continuar à tona.”¹²

Momentos depois, veio uma segunda explosão. (O sempre exato William McMillan Adams afirmou que ela ocorreu trinta segundos depois da primeira.) Seu aspecto era diferente. Enquanto a primeira tinha sido uma única e clara detonação, a

última, disse Lauriat, foi “muito abafada”. Um tremor percorreu todo o comprimento do navio e parecia vir das profundezas do casco, “mais como a explosão de uma caldeira, acho eu”, disse Lauriat. Não conseguiu identificar o local com precisão. O barulho não foi “distinto o suficiente”,¹³ disse ele.

Nas salas de jantar, as plantas arrumadas sobre as mesas se deslocaram; objetos de vidro caíram no chão.

★ ★ ★

MARGARET MACKWORTH E o pai, D. A. Thomas, tendo acabado de almoçar, iam entrando no elevador do Convés D quando Thomas gracejou: “Acho que devíamos ficar no convés hoje à noite para ver se conseguimos sentir emoção.”¹⁴

Antes que Mackworth tivesse tempo de responder, ouviu uma explosão surda, não alta, mas uma forte pancada vinda de algum ponto lá embaixo. “Dei a volta e saí do elevador; por alguma razão, a escada parecia mais segura.”

O pai saiu para tentar saber o que tinha acontecido. Margaret, seguindo seu plano já traçado, foi direto para seu quarto no Convés B buscar o colete salva-vidas. O grau de inclinação tornava a caminhada difícil. Seguiu pelo lado mais baixo do corredor, no ângulo entre a parede e o piso, e colidiu com uma taifeira que vinha em sentido contrário. As duas, escreveu Mackworth, “perderam um minuto pedindo polidas desculpas uma para a outra”.¹⁵

Depois de pegar o colete salva-vidas, Margaret correu para a cabine do pai e pegou outro para ele também. Subiu para o convés de embarcações e passou para o lado mais alto — bombordo — achando mais seguro “ficar o mais longe possível do submarino”.

Ali encontrou a companheira de mesa Dorothy Conner e perguntou se podia ficar um pouco com ela, enquanto

esperava o pai. Então, vestiu o colete.

Uma multidão de passageiros da terceira classe emergiu dos conveses inferiores, com grande energia e fazendo muito barulho.

Mackworth virou-se para Conner e disse: “Sempre achei que um naufrágio fosse uma coisa bem organizada.”

“Eu também”, respondeu Conner, “mas aprendi coisa pra caramba nos últimos cinco minutos”.¹⁶

★ ★ ★

CHARLES LAURIAT ESTAVA em pé ao lado de Elbert Hubbard e sua mulher. Recomendou-lhes que fossem ao seu quarto pegar coletes salva-vidas, mas o casal parecia paralisado. “O sr. Hubbard ficou no parapeito com o braço passado de forma afetuosa na cintura da mulher, e ambos pareciam incapazes de agir.”¹⁷

Disse Lauriat a Hubbard: “Se não quiser ir, fique aqui que eu vou lá buscá-los para vocês.”¹⁸ Lauriat saiu dali e foi para o seu próprio alojamento.

Para os muitos pais a bordo, a explosão provocou um tipo especial de terror. Os Cromptons, da Filadélfia, tinham seis filhos espalhados pelo navio; a família Pearl, de Nova York, tinha quatro. O navio era imenso, e as crianças mais velhas tinham liberdade para andar por onde quisessem nos conveses. Os pais foram obrigados a sair caçando os filhos no meio das multidões cada vez maiores que se aglomeravam no convés de embarcações, ao mesmo tempo que seguravam bebês de colo e mantinham juntas as crianças menores.

Norah Bretherton, de 32 anos, mulher de um jornalista de Los Angeles, comprara a passagem no Lusitania a fim de levar os dois filhos, Paul e Elizabeth, para conhecerem os pais dela na Inglaterra. Paul tinha três anos; Elizabeth (“Betty”),

dezoito meses. Bretherton, grávida, viajava sozinha com as crianças porque o marido tivera de ficar na Califórnia trabalhando.¹⁹

Sua cabine era um quarto de segunda classe perto da popa no Convés C, o convés de abrigo. Antes do almoço, tinha deixado a filha num “cercadinho” no convés de cima, em seguida levava o filho à cabine para tirar uma soneca e o deixou lá.

Quando o torpedo atingiu, ela estava na escada entre os dois conveses. Ficou paralisada. Não sabia o que fazer primeiro — subir para pegar a filha, ou descer para buscar o filho adormecido. Todas as lâmpadas apagaram. A súbita inclinação do navio atirou-a de um lado da escada para outro.

Ela correu para pegar a caçula.

★ ★ ★

AO ENTRAR NO passadiço, o capitão Turner começou a distribuir ordens.²⁰ Mandou girar os motores com “toda a força à ré”. As turbinas reversíveis eram os freios do navio, única maneira de pará-lo, e era preciso parar a embarcação antes de lançar os barcos salva-vidas com segurança. Os motores não responderam.

Turner disse ao timoneiro, o contramestre Hugh Johnston, que virasse ao máximo em direção à costa, ainda a doze milhas de distância. Na pior hipótese, eles encalhariam, eliminando, pelo menos, o risco de afundar.

Johnston estava dentro da casa do leme, uma pequena área fechada dentro da ponte. Repetiu a ordem de Turner para ter certeza de que tinha entendido. Girou a roda para realizar o que deveria ter sido uma guinada de 35 graus rumo à praia.

“Isso mesmo, garoto”, disse Turner.²¹

O navio respondeu, segundo Johnston.

O capitão Turner lhe ordenou, em seguida, que “firmasse” o navio, ou seja, que ajustasse o leme para compensar a tendência a continuar girando, uma vez alcançada a posição desejada. Johnson girou o leme 35 graus na direção oposta.

“Mantenha virado para Kinsale”, disse Turner, instruindo Johnston a apontar a proa para o farol em Old Head. Johnson repetiu a ordem e começou a executá-la.

Dessa vez o leme não respondeu. O navio começou a virar para o mar aberto. Johnston tentou conter o movimento. “Eu estava fazendo tudo o que deveria fazer, estabilizando o navio”, disse Johnston, “mas ele estava rodando de novo”. Turner repetiu a ordem para girar rumo à praia.

Johnston tentou: “Girei o leme, mas o navio não respondeu e continuou virando para o mar.”

Turner mandou o primeiro piloto Percy Hefford checar o nível de bolha, versão marinha do nível de pedreiro, para avaliar a severidade da inclinação.

Hefford respondeu: “Quinze graus para boreste, senhor.”

Turner deu ordem para fechar as portas à prova de água, abaixo dos conveses de passageiros, operadas por um controle na parede da frente do passadiço. Para certificar-se de que as portas estavam fechadas, Turner mandou Hefford descer ao castelo de proa e verificar.

Hefford passou pela casa do leme e disse a Johnson para ficar de olho no nível de bolha e “gritar se a coisa piorar”. Hefford deixou o passadiço. Não reapareceu.

Turner mandou baixar os barcos salva-vidas “para os parapeitos”, ou seja, para um nível em que os passageiros pudessem embarcar com segurança. Os barcos ainda não podiam ser lançados, porém, pois o simples impulso adquirido continuava a fazer o Lusitania avançar, inicialmente a dezoito nós. Se as turbinas reversíveis tivessem respondido, o navio poderia ter parado em três minutos, mas agora só o arrasto do

mar seria capaz de segurá-lo. O transatlântico movia-se num longo arco para longe da costa. A inundação forçada prosseguia.

Ao leme, Johnston checou o nível de bolha. A inclinação estabilizara-se a quinze graus.

Turner saiu para a lateral do passadiço. Abaixo dele, o convés de embarcações enchia-se de passageiros e marinheiros. Foguistas negros de fuligem abriam alas na multidão, como sombras. Alguns escalavam os suspiros do navio.

★ ★ ★

NA QUARENTENA, ROBERT Kay e a mãe sentiram o impacto do torpedo, que o menino descreveu como uma “explosão violenta”, seguida de outra que parecia vir de dentro do navio. As luzes apagaram.

A mãe estava tensa, mas estranhamente calma, lembrava-se Robert. No entanto, manifestava o temor de, em estado tão adiantado de gravidez, não conseguir chegar ao convés superior em segurança.

A porta da sala de quarentena não estava mais encaixada no lugar. Eles a arrombaram. O corredor lá fora era escuro, inclinado ao mesmo tempo para boreste e para a proa.

Andavam devagar. Robert tentava ajudar, mas “cada passo era um sacrifício, e nosso progresso penosamente lento”, escreveu ele. A inclinação combinada para boreste e para a proa tornava a escada um lugar perigoso. Os Kays se agarraram com firmeza aos corrimãos, “mas a cada momento parecia que o ambiente se tornava mais e mais loucamente distorcido”.²²

Todo mundo parecia ter ido embora. Havia tranquilidade, embora de vez em quando Robert ouvisse um grito lá para

cima. Com grande esforço, ele e a mãe iam subindo.
Cinco minutos se passaram desde a explosão inicial.

★ ★ ★

CHARLES LAURIAT VOLTOU para o convés, carregando todos os coletes salva-vidas que conseguiu. Vestiu o seu primeiro, depois ajudou outras pessoas. Eram os novos coletes Boddy. Vestidos da forma correta, conseguiam manter até mesmo um homem grande à tona, apoiado confortavelmente nas costas, mas Lauriat viu que quase todos à sua volta tinham vestido de modo errado. A Cunard ainda não adotara a política de fazer os passageiros experimentarem os coletes salva-vidas no começo da viagem. A única orientação estava em uma folha de instruções colada em cada quarto, na crença de que os passageiros teriam tempo e presença de espírito para ler e obedecer. A falha dessa lógica ficou evidente. “Na pressa, eles vestiam de todas as formas possíveis, menos da correta”, escreveu Lauriat. “Um homem enfiou o braço numa manga e a cabeça na outra; outros os colocavam na cintura e de cabeça para baixo; mas muito poucos o faziam de forma correta.”²³

Lauriat estava parado a uma distância que dava para escutar o que acontecia no passadiço quando ouviu uma mulher perguntar ao capitão Turner, com voz firme e calma:

— Capitão, o que o senhor quer que a gente faça?

— Fique exatamente onde está, senhora, o navio está bem.

— De onde o senhor conseguiu essa informação? — perguntou ela.

— Da sala de máquinas, senhora — disse ele.²⁴

Mas era evidente que a sala de máquinas não lhe dissera nada daquilo. Aparentemente, ele tentava acalmar a multidão e evitar que todos corressem em pânico para os barcos.

Foi a última vez que Lauriat viu Turner. O livreiro e a mulher voltaram então para a popa, e enquanto andavam, iam repetindo para os passageiros o que o capitão tinha dito.

O passageiro da segunda classe Henry Needham talvez tenha cruzado com os dois, pois se lembrava de que um passageiro vindo da direção do passadiço gritara: “O capitão disse que o navio não vai afundar.”²⁵

“A notícia”, escreveu Needham, “foi recebida com aplausos, e percebi que muita gente que lutava para conseguir um lugar nos barcos se afastou, parecendo satisfeita”.

As palavras de Turner apenas confirmaram aquilo em que passageiros e muitos tripulantes já acreditavam, ou queriam acreditar: que nenhum torpedo seria capaz de provocar um estrago fatal ao navio. O comissário de bordo e o médico do navio passaram os momentos seguintes às explosões passeando calmamente pelo convés, fumando cigarros, assegurando aos passageiros que a embarcação não estava em perigo. Isso parecia bastante plausível. O Lusitania era grande demais e bem construído demais para ir a pique. O que tornava a ideia ainda menos plausível era o cenário: uma reluzente tarde de maio, cálida e sossegada; o mar liso e os promontórios da Irlanda visíveis à distância, tão verdes que pareciam luminescentes ao sol.

Isaac Lehmann, o homem de negócios de Nova York, não tinha a mesma confiança na *inafundabilidade* do navio. Foi ao seu camarote pegar o colete salva-vidas e descobriu que alguém já tinha entrado e levado. Homem nervoso, Lehmann temia o caos. “Não sei o que deu em mim”, disse, “mas procurei na mala de roupa e peguei meu revólver, achando que seria útil caso alguém não se comportasse direito”.²⁶

★ ★ ★

HAVIA CONSTRUTORES NAVAIS entre os passageiros do Lusitania, e de início eles também acharam que o navio permaneceria à tona. Um deles, Frederic J. Gauntlett, executivo da Newport News Ship Building and Dry Dock Company, ia à Europa para um encontro com construtores de submarinos, já pensando em lançar um empreendimento nesse setor nos Estados Unidos. Viajava com o presidente da empresa, Albert Hopkins.

Gauntlett estava almoçando com Hopkins e outro construtor naval, um homem da Filadélfia chamado Samuel Knox. (Foi a empresa de Knox que construiu o Gulflight, o petroleiro americano torpedeado uma semana antes.) Sentaram-se à mesa de sempre, a sexta dos fundos, do lado boreste. Todos vestiam terno, as toalhas eram brancas, e cada mesa tinha vasos de cristal transparente com flores. A luz do sol se derramava pelas janelas.

A sala inclinou-se para a direita. Um vaso da mesa de Gauntlett caiu. “Deixei meu café com nozes”, disse, “me levantei da mesa e gritei para que os taifeiros fechassem as vigias”. Como construtor naval, ele sabia do perigo que as vigias abertas representavam. Gritou uma meia dúzia de vezes. “Os taifeiros, evidentemente, tinham outras coisas a fazer fora dali”, disse ele, “e quando saíram da sala de jantar, fiz o mesmo e também saí”.²⁷

Ele e os companheiros de almoço não tentaram fechar as janelas, que ficaram abertas. Foi à chapeleira buscar seu chapéu e pegou o de Knox também. Subiram três lances de escada para o convés de embarcações.

Gauntlett ficou mais tranquilo porque a inclinação parecia ter estabilizado a quinze graus. Estava convencido de que o ângulo não se agravaria e “nem por um momento me passou pela cabeça que afundaria”. Foi o que disse para uma mulher parada ali perto, cercada de filhos, que lhe perguntou o que deveria fazer. “Eu lhe disse que não havia perigo”, contou ele; o navio “não afundaria”.

Esperava que as anteparas e as portas à prova d'água contivessem a inundação do casco, mas então percebeu uma mudança. A inclinação lateral ficou mais acentuada, assim como o declive para a proa, e nesse momento, disse ele, “resolvi que cabia a mim dar uma olhada e ver qual era o problema”.

Andou até o parapeito na parte da frente do convés e olhou a proa lá embaixo. O castelo de proa estava parcialmente submerso.

Voltou ao seu quarto e vestiu o colete salva-vidas.

★ ★ ★

TODOS OS SISTEMAS do navio estavam parados. O leme já não funcionava. O principal gerador elétrico falhara. Todas as luzes estavam apagadas; quem estava andando por um corredor interno ficou no escuro. O operador da sala Marconi no convés superior passou a usar a energia de emergência. Os dois elevadores da primeira classe no centro do navio pararam.²⁸ De acordo com um relato, passageiros lá dentro começaram a gritar.

Os elevadores que davam o único acesso ao compartimento de bagagens também pararam. As dezenas de homens que preparavam as malas dos passageiros para a chegada ou tinham morrido na explosão do torpedo, ou logo morreriam, quando a água enchesse a proa.²⁹ Um foguista que escapou da Praça de Caldeiras nº 2, Eugene McDermott, mencionou “um jorro de água que me derrubou”.³⁰ Muitos dos tripulantes mortos eram precisamente aqueles que tinham sido incumbidos de lançar os barcos salva-vidas.

O mar encontrou um novo caminho para dentro do navio. A água começou a entrar pelas vigias abertas, muitas das quais, para início de conversa, ficavam pouco acima da linha de

flutuação. As do Convés E, por exemplo, em geral se livravam por apenas 4,5 metros. Segundo uma estimativa, pelo menos setenta vigias tinham sido deixadas abertas do lado de boreste.³¹ Multiplicando-se esse número por 3,75 toneladas por minuto em cada uma, isso quer dizer que 260 toneladas de água entravam no navio a cada minuto só pelas vigias de boreste.

Eram quase 14h20, dez minutos depois de o torpedo atingir o casco. Nos instantes seguintes, enquanto marinheiros e passageiros esperavam que o navio reduzisse a velocidade para que os barcos salva-vidas fossem lançados com segurança, as vozes cessaram. “Um estranho silêncio se impôs”, disse Albert Bestic, oficial subalterno, e “ruídos pequenos e insignificantes, como o choramingar de uma criança, o grito de uma gaivota ou a pancada de uma porta adquiriam proporções assustadoras”.³²

PRIMEIRA NOTÍCIA

OS TELEGRAMAS CHEGAVAM ao Almirantado em Londres e ao Centro Naval em Queenstown em rápida e dissonante sequência, enviados de vários pontos:

14H25 DA ESTAÇÃO DE VALENTIA PARA QUEENSTOWN:

“‘LUSITANIA’ EM PERIGO AO LARGO DE KINSALE. SUPOSTO.”¹

14H20 DE GALLEY HEAD PARA ALMIRANTADO:

“‘LUSITANIA’ 10 MILHAS A SE AFUNDANDO DE PROA APARENTEMENTE ATACADO POR SUBMARINO.”²

14H25 DE QUEENSTOWN PARA ALMIRANTADO:

“‘LUSITANIA’ TORPEDEADO AFUNDANDO SEGUNDO CONSTA 10 MILHAS A S DE KINSALE. TODOS OS REBOCADORES E PEQUENAS EMBARCAÇÕES DISPONÍVEIS SENDO ENVIADAS PARA DAR ASSISTÊNCIA. ABERDEEN, PEMBROKE, BUNCRANA, DEVONPORT, LIVERPOOL INFORMADOS.”³

LUSITANIA

DECISÕES

AS PRIMEIRAS TENTATIVAS de lançar os barcos salva-vidas do Lusitania revelaram o verdadeiro tamanho do perigo que os passageiros tinham diante de si e destruíram a ilusão de segurança criada pela grande quantidade de barcos a bordo. A inclinação era tão severa que os barcos do lado de boreste agora balançavam longe do casco, deixando um vão de um 1,5 metro a 2,5 metros entre os barcos e o convés, com o mar dezoito metros abaixo. Tripulantes tentaram usar cadeiras de convés para cobrir a distância, mas a maioria dos passageiros preferia saltar. Pais carregavam crianças pequenas. Um menino correu e pulou, caindo em pé dentro de um barco.

Enquanto isso, os barcos salva-vidas do lado oposto, bombordo, ficaram pendurados em cima do convés. Eram inúteis. Só com grande esforço poderiam ser postos em posição de lançamento. O capitão Turner mandou esvaziá-los, mas, com as condições do navio cada vez piores, passageiros e tripulantes tentaram lançá-los assim mesmo.

Ogden Hammond, o incorporador imobiliário de Nova Jersey que fora informado de que o navio era tão seguro quanto um bonde de Nova York, andou pelo lado de bombordo do convés de embarcações com a mulher, Mary, até ele e ela serem colocados no Barco nº 20, que um grupo de tripulantes e passageiros tinha conseguido levar, fazendo muita força, até

certo ponto do lado de fora do parapeito.¹ Mulheres e crianças foram embarcadas.

Nem Mary nem Ogden usavam colete salva-vidas. Ele tinha planejado descer ao seu camarote e pegar os coletes lá guardados, mas Mary lhe suplicara que não saísse do lado dela. Os dois procuraram coletes no convés, mas não encontraram.

No barco salva-vidas, Ogden hesitou antes de embarcar, em respeito ao costume marítimo que dava prioridade a mulheres e crianças. Mary recusou-se a ir caso Ogden não fosse junto, por isso o casal ficou de lado, assistindo ao embarque e aguardando. Por fim, Ogden concordou em entrar. Ele e Mary ocuparam lugares perto da proa. O barco estava com metade de sua lotação, cerca de 35 pessoas, quando a tentativa de lançamento começou.

Homens na proa e na popa manipularam as cordas — as tiradeiras — que passavam por talhas e roldanas em cada extremidade do barco. Um marinheiro na proa perdeu o controle de sua corda. Ogden tentou agarrá-la, mas corria tão rápido que esfolou suas mãos. A proa desabou; a corda da popa ficou presa. Todos no barco caíram ao mar, vinte metros abaixo.

Ogden voltou à superfície; a mulher, não. Ele se agarrou a um remo que flutuava nas imediações.

★ ★ ★

NO BARCO DE bombordo seguinte, o nº 18, outra tentativa de lançamento tinha emperrado. Esse barco continha quarenta mulheres e crianças, e era fixado por um pino de retenção.² O marinheiro encarregado se recusou a baixá-lo, em atenção às ordens de Turner, mas segurava um machado, pronto para soltar o pino se as ordens mudassem. Dezenas de

passageiros estavam entre o barco e a parede externa da sala de fumantes da primeira classe.

Isaac Lehmann, o homem de negócios de Nova York, ficou chocado ao ver que nenhum esforço era feito para lançar o barco. Tinha conseguido achar um colete salva-vidas; levava o revólver no bolso. Olhou para a proa do navio e viu água avançando pelo convés. Quis saber por que o marinheiro não agia.

— A ordem do capitão é não lançar nenhum barco — respondeu o marinheiro.

— Dane-se o capitão — disse Lehmann. — Não vê que o navio está afundando? — Puxou o revólver. — E o primeiro homem que desobedecer às minhas ordens para lançar o barco, eu atiro para matar!³

O marinheiro obedeceu. Com um golpe de machado, quebrou o pino de retenção. O barco tinha seu próprio peso, mas, carregado com três toneladas de humanos, oscilou para dentro, esmagando todo mundo que estava entre o barco e a parede. Pelo menos duas passageiras, irmãs na casa dos cinquenta, tiveram morte instantânea, por ferimentos associados à severa compressão. A perna direita de Lehmann foi atingida, mas ele conseguiu sair rastejando da massa de espectadores feridos. Não foi fácil. Era um homem grande e roliço e usava um longo sobretudo, além do colete salva-vidas.

Passageiros e tripulantes tentaram mais uma vez lançar o barco salva-vidas. Tudo ia bem até que alguma coisa deu errado e esse barco também despejou os passageiros na água. Mais ou menos ao mesmo tempo, disse Lehmann, o barulho de uma “explosão terrível” subiu do convés para a proa. Essa nova convulsão deve ter sido causada pela água infiltrando-se em outra praça de caldeiras e entrando em contato com um tanque superaquecido, uma das numerosas erupções secundárias. Não mais que catorze minutos tinham

se passado desde o impacto do torpedo, mas o mar já subia depressa.

★ ★ ★

MUITOS PASSAGEIROS DECIDIRAM deixar de lado os barcos e tomar um atalho. Dwight Harris desceu em direção à proa, como tinha planejado. Subiu no parapeito de bombordo no Convés A e desceu pelo costado do navio, dois conveses, depois rumou para a proa, a essa altura tão mergulhada na água que tudo o que precisava fazer era andar até o mar. Tirou os sapatos, desfez-se do sobretudo, do chapéu e do livro sobre os Médicis. Não tinha colete salva-vidas, nem mesmo a boia que encomendara na Wanamaker. Não quis ir à sua cabine por medo de ficar preso. Mas agora, quase dentro da água, diante da real possibilidade de afogar-se, mudou de ideia.

“Pensei um pouco e decidi que precisava de uma boia, voltei para o convés ‘A’ e corri até minha cabine”, escreveu ele. Pôs a boia e voltou para a proa. Um oficial chamou-o para os barcos salva-vidas, “mas percebi que o espaço disponível neles era muito disputado, por isso balancei a cabeça dizendo não! — encostei no parapeito, passei os pés por cima e, quando a água chegou ao convés, me joguei no mar!”.⁴

Enquanto se afastava a nado, olhou para cima e viu as gigantescas chaminés do navio passarem contra o céu.

★ ★ ★

THEODATE POPE E Edwin Friend tinham decidido que em caso de emergência se encontrariam no convés de embarcações

com a empregada de Theodate, Emily Robinson. “O convés de repente parecia muito estranho, apinhado de gente”, escreveu Theodate, “e lembro que duas mulheres choravam com lamentável demonstração de fraqueza”.⁵ Theodate e Friend olharam pelo lado de bombordo e viram um barco sendo baixado. Uma das extremidades desceu rápido demais e todos despencaram no mar. Pode ter sido o barco de Odgen Hammond, ou o que Lehmann tentou lançar à mão armada. “Olhamos um para o outro, desgostosos com o que vimos, e abrimos caminho na multidão rumo ao convés B, no lado de boreste.”

Enquanto esperavam junto ao parapeito, viram que os esforços para lançar barcos salva-vidas daquele lado tinham mais êxito. Barcos passavam por eles rumo ao mar, descendo com lentidão do convés de cima. Os dois temiam que o navio afundasse logo e com uma inclinação tão acentuada que poderia rolar sobre os barcos já na água.

Voltaram para o convés de embarcações, mas não tentaram embarcar em nenhum dos barcos salva-vidas que restavam.

“Andávamos juntos, lado a lado, um com o braço na cintura do outro”, lembrava-se Theodate. Encontraram uma passageira que conheciam bem, Marie Depage, a enfermeira belga. Ela parecia atônita. “Estava ladeada por dois homens, seus amigos, por isso não falei nada”, escreveu Theodate. “Não era hora de falar, a não ser que pudéssemos ajudar.”⁶

Theodate e Friend rumaram para a popa, o que era como subir uma ladeira. A empregada se juntara a eles, e Theodate notou que um sorriso tenso lhe marcava a face. “Tudo o que pude fazer foi pôr a mão em seu ombro e dizer, ‘Oh, Robinson’.”

Saíram procurando coletes salva-vidas. Entraram em várias cabines e encontraram três. Friend ajudou as mulheres a vestirem; depois se dirigiram ao parapeito. As imensas

chaminés do navio se erguiam sobre eles num ângulo exagerado. A água estava muito abaixo.

Theodate olhou para Friend. Os dois olharam para a água lá embaixo. Era chegada a hora. “Pedi-lhe que fosse primeiro”, escreveu ela.

Friend desceu um convés e saltou. Desapareceu por um instante, mas logo irrompeu na superfície, olhando para as mulheres lá no alto. O navio continuava avançando; o vulto dele se afastava.

Theodate disse “Venha, Robinson” e se lançou do parapeito.⁷

★ ★ ★

GRACE FRENCH CORREU de volta para onde Preston Prichard estava parado no momento do impacto. Não conseguiu encontrá-lo em lugar nenhum. Foi até o parapeito, tirou o casaco e saltou. Não tinha colete salva-vidas. Seu plano era nadar até encontrar um destroço boiando. Com o pulo, afundou muito na água, onde um redemoinho provocado pela passagem do navio a reteve abaixo da superfície.

★ ★ ★

ÀQUELA ALTURA, o capitão Turner sabia que o navio ia afundar. Vestiu o colete salva-vidas, mas continuou no passadiço, assim como outros oficiais e o timoneiro, Hugh Johnston. Na sala Marconi, o telegrafista do navio, Robert Leith, usava fontes auxiliares de energia para mandar uma mensagem atrás de outra, pedindo a todas as embarcações das redondezas que viessem imediatamente.

Turner pediu a Johnston que verificasse de novo o nível de bolha.⁸

Johnston informou:

— Vinte e cinco graus.

— Meu Deus.⁹

A vista que tinha do passadiço era de água cobrindo o castelo de proa abaixo. Disse a Johnston: “Salve-se.”¹⁰ Eram mais ou menos 14h25 — quinze minutos depois do impacto.

Johnston saiu e encontrou uma das 35 boias salva-vidas do navio. A água atingira a asa de boreste do passadiço. Johnston entrou no mar e foi jogado de um lado para outro do convés. “Eu só tinha que ir para onde a corrente me levasse”, disse.

Turner permaneceu no passadiço.

U-20

O PONTO DE VISTA DE SCHWIEGER

“ASSUMI MEU LUGAR ao periscópio outra vez”, disse Schwieger ao amigo Max Valentiner. “O navio estava afundando com incrível rapidez. Havia um pânico terrível no convés. Barcos salva-vidas superlotados, bem afastados de suas posições, caíam na água. Pessoas desesperadas corriam perdidas pelos conveses. Homens e mulheres pulavam no mar e tentavam nadar para os barcos vazios, emborcados. Foi a cena mais terrível que já vi. Eu não podia oferecer qualquer ajuda. Eu só conseguiria salvar algumas. Além disso, o cruzador que tinha passado por nós não estaria muito longe, e devia ter captado os pedidos de socorro. Achei que não tardaria a aparecer. A cena era horrível de ver, e mandei submergir para vinte metros e para longe.”¹

Na última anotação sobre o ataque, às 14h25, Schwieger escreveu: “De qualquer forma, teria sido impossível para mim disparar um segundo torpedo contra aquela multidão esmagadora tentando salvar a própria vida.”²

Schwieger embicou seu U-boat para o mar. A tripulação estava eufórica: tinha destruído o Lusitania, o navio que simbolizava o valor marítimo britânico.

LUSITANIA

O PEQUENO EXÉRCITO

NA CERTEZA DE que o navio afundaria, Charles Lauriat voltou à sua cabine na parte da frente do Convés B para salvar os objetos pessoais que pudesse. Enquanto andava pelo corredor, viu sinais claros de quanto o navio estava inclinado. O piso estava em um grau que impossibilitava caminhar sem pisar também na parede.¹ O volume incômodo do colete salva-vidas atrapalhava mais ainda. Passou por camarotes abertos cujas vigias, que antes permitiam ver o céu e o horizonte, mostravam a água escurecida pelas sombras do casco inclinado. A única luz no corredor era o brilho prateado e agitado da luz do sol cintilando no mar além da sombra do navio. Lauriat ficou espantado de ver que muitas vigias estavam abertas.

Seu quarto era uma caixa negra. Tirou os fósforos que levava e usou-os para localizar o passaporte e outros artigos que queria salvar. Pegou a pasta de couro que continha *Um conto de Natal*, de Dickens; mas deixou os desenhos de Thackeray na caixa de sapatos. Voltou às pressas para o convés, agora perto da água.

Um barco salva-vidas com mulheres e crianças boiava perto do seu convés, no lado de boreste, mas ainda não tinha sido liberado das cordas que o prendiam aos turcos no convés de embarcações acima. Era o Barco nº 7. Alguém precisava fazer alguma coisa, e rápido, percebeu Lauriat, antes que o

navio puxasse o barco salva-vidas para baixo. Ele entrou na pequena embarcação, pôs a pasta no fundo e tentou livrar a popa. A proa continuava amarrada. Outro homem, um taifeiro, lutava para soltá-lo com um canivete. “O navio não parava de afundar rapidamente”, lembrava-se Lauriat, “e ver aquela tremenda chaminé pairando em cima de nós aterrorizava mais ainda as pessoas dentro do barco”.²

Tão perto assim do casco, dava para ver como o Lusitania era de fato imenso. Arthur Mitchell, o agente da Raleigh Bicycle que queria que os passageiros fizessem exercícios de treinamento com os barcos salva-vidas, estava no Barco nº 15, quatro atrás do de Lauriat. Disse: “Nunca se tem uma ideia tão clara do tamanho do navio como neste momento, seu grande convés erguendo-se bem acima de nós, e as enormes chaminés, nítidas contra o céu, vomitando tanta fumaça que por pouco não cegava as pessoas nos barcos em volta.”³

O navio ainda avançava, mas afundando rápido, o convés visivelmente imergindo. Lauriat ficou de pé em um banco do barco salva-vidas com a intenção de ir ajudar lá na proa.⁴ O braço encurvado de um turco que descia atingiu-o por trás, derrubando-o. Ele se levantou, atento ao turco, e avançou pisando nos bancos, abrindo caminho na massa de passageiros.

O barco parecia atulhado de remos — “um número infinito”, escreveu ele. Pisou em um deles. O remo rolou. Ele caiu.

Quando Lauriat conseguiu ficar em pé, o turco de vante, agora parcialmente submerso, pressionava a proa do barco salva-vidas, e a popa começou a se erguer. Era como se o navio tivesse estendido suas garras para arrastar o barco até o fundo. Não havia nada a fazer. Lauriat pulou na água. Insistiu com os outros ocupantes para que fizessem o mesmo, mas poucos o seguiram. O turco agarrou o barco salva-vidas, virando-o para dentro, na direção do convés, e em seguida o

puxou para dentro da água, com mulheres, crianças e a obra de Dickens ainda a bordo.

★ ★ ★

O CONSTRUTOR NAVAL Samuel Knox topou com Paul Crompton, o filadelfense que viajava para a Inglaterra com a mulher e seis filhos. Crompton tinha reunido quatro filhos e tentava vestir o colete salva-vidas no mais novo, “apenas um bebê”, disse Knox. Uma das filhas mais velhas de Crompton não conseguiu ajustar adequadamente o seu. Sem demonstrar preocupação, pediu a Knox: “Por favor, poderia me mostrar como ajeitar isto?”⁵ Knox fez o que ela pedia, e a menina lhe agradeceu.

★ ★ ★

NORAH BRETHERTON, A mulher de Los Angeles que tinha corrido para ir buscar a filha bebê, Betty, enquanto o filho de três anos dormia na cabine, subiu com a menina por uma escada atulhada de passageiros. Enfiou a criança nos braços de um estranho e voltou para pegar o primogênito.

As escadas internas estavam desertas. Ela correu. Fumaça subia através do piso do corredor e da própria cabine. Ela agarrou o menino, Paul, e o levou para o Convés B, no lado de boreste, que, àquela altura, estava tão inclinado que outra mulher, também segurando um menino pequeno, passou escorregando por trás dela no convés.

Chegou a um barco salva-vidas que estava sendo baixado. Um passageiro lhe disse que ela não podia entrar, porque o

barco estava cheio demais, mas um amigo dela, já embarcado, convenceu o outro a deixá-la entrar.

Bretherton não tinha ideia de onde estava a bebezinha. A caminho do barco salva-vidas, tinha visto o homem a quem dera a criança, mas os braços dele estavam vazios.⁶

★ ★ ★

THEODATE POPE LUTOU para vir à tona, mas ficou espremida contra uma barreira qualquer. Alguma coisa de madeira. Ela engolia água salgada.

“Abri os olhos”, escreveu ela, “e através da água verde pude ver onde eu estava batendo; parecia o fundo e a quilha de um dos barcos do navio”. Tinha certeza de que a morte estava chegando e se entregou “a Deus em pensamento — uma oração sem palavras”.⁷ Então, alguma coisa a atingiu e ela desmaiou.

Acordou boiando na superfície, graças ao colete salva-vidas. Por alguns momentos, tudo que via estava cinzento. Os membros de pessoas frenéticas esbarravam nela. Havia gritos e berros.

Voltou a ver cores. Um homem “insano de medo” agarrou-a pelos ombros. Não tinha colete salva-vidas. Seu peso a puxava para baixo.

“Por favor, não”, disse ela. Então eles afundaram. Ela perdeu os sentidos de novo.

Quando recobrou a consciência, o homem tinha desaparecido e ela estava flutuando. Havia sol e céu azul-claro. O navio já tinha passado, ainda avançando. Os homens e mulheres à deriva no mar à sua volta estavam mais espalhados do que antes e mais quietos. Alguns estavam vivos, outros claramente mortos. Escorria sangue de um corte na testa de um homem.

Um remo boiava perto. O colete salva-vidas mantinha-a à tona, mas mesmo assim ela pegou o remo e ajeitou o pé direito sobre a pá. Ergueu a cabeça para ver se o socorro estava chegando, mas viu que não. “Então voltei a afundar, um alívio para minha cabeça, pois decidi que era horrível demais para ser verdade e eu estava sonhando, e mais uma vez desmaiei.”

★ ★ ★

EM OUTRA PARTE do mar, uma alma gêmea também estava à deriva — Mary Popham Lobb, cidadã britânica e médium da ilha de São Vicente, no Caribe. Para ela, aquele tempo na água foi místico e comovente. Viu-se flutuando cada vez mais para longe da densa massa de corpos e destroços que o navio deixara para trás. Os gritos de sobreviventes ficaram mais fracos, bem como o barulho de remos e os gritos de homens nos barcos.

Ela abandonou toda esperança de resgate e disse a si mesma que a hora da travessia tinha chegado, mas outra voz dentro dela lhe disse que não, que ainda não era a sua vez. “As gaivotas voavam lá em cima”, escreveu ela, “e me lembro de ter percebido a beleza das sombras azuis que o mar refletia em suas penas brancas: estavam felizes e vivas e fizeram eu me sentir muito só; meus pensamentos se voltaram para minha gente, que estava ansiosa por me ver, e naquele momento tomava chá no jardim. A ideia da dor deles era intolerável; precisei chorar um pouco”.⁸

★ ★ ★

GRACE FRENCH, TENDO pulado sem colete salva-vidas, afundou no mar. “Foi ficando cada vez mais escuro, até se tornar calmo e pacífico, e pensei que devia estar no céu”, escreveu ela. “A primeira coisa que vi depois disso foi a água ficando cada vez mais clara, até que apareci na superfície e me agarrei a uma tábua que me ajudou a flutuar. Com isso, senti que estava salva; agarrei um colete salva-vidas com um jovem morto dentro. Boiamos juntos por um tempo até que veio uma onda grande e o levou.”⁹

★ ★ ★

DWIGHT HARRIS NADOU para longe do navio. “Não tive nenhum sentimento de medo quando saltei.”¹⁰ Sentia-se tão à vontade como se tivesse entrado em uma piscina — tão sereno que, quando encontrou um livro boiando, pegou-o para dar uma olhada.

O Lusitania passou por ele. “Fui levado por toda a extensão do navio e vi tudo o que tinha acontecido! O primeiro barco salva-vidas (do lado de boreste) estava na água com apenas dois marinheiros dentro. Eles gritaram para que eu nadasse até lá, mas segui em frente. O segundo barco estava suspenso, pendurado de ponta, as cordas de uma extremidade emperradas; o terceiro e o quarto barco estavam lotados de gente.”

Viu que o mar agora estava no mesmo nível do passadiço. Quando o navio passava por ele, a popa se ergueu.

★ ★ ★

PARA A FAMÍLIA de Joseph Frankum, de Birmingham, Inglaterra, viajando com a mulher, a filha de três anos e dois filhos, um de cinco, outro de sete, aqueles últimos momentos foram assustadores.¹¹ Frankum reuniu-os num barco salva-vidas do lado de bombordo, na popa. O barco ainda estava pendurado no turco, mas Frankum esperava que saísse flutuando quando o mar chegasse.

A cena ladeira abaixo era de caos e morte, com erupções de fumaça negra à medida que as caldeiras explodiam uma após a outra. A crescente pressão de ar no casco fazia vigias explodirem e emendas e aberturas uivarem.

Mas, estranhamente, havia canto também. Primeiro, “Tipperary”, depois “Rule, Britannia!” Em seguida veio “Abide with Me”, mas era tão comovente e triste que as mulheres começaram a chorar, e os cantores passaram a cantar “Pull for the Shore”, e mais uma vez “Rule, Britannia!”

Disse Frankum: “Agora agarrei-me a minha mulher e meus filhos e abracei-os com força.”¹²

★ ★ ★

MARGARET MACKWORTH FICOU no navio, no convés de embarcações, ao lado de Dorothy Conner. O cunhado de Conner estava em algum lugar abaixo, procurando coletes salva-vidas. Uma estranha calma tomou conta do convés. As pessoas se moviam “suave e vagamente”, lembrava-se Margaret. “Pareciam um enxame de abelhas que não sabia para onde a rainha tinha ido.”¹³

Por um momento, pareceu que o navio ia endireitar-se. Correram rumores de que a tripulação enfim conseguira fechar as anteparas à prova d’água e que o perigo de afundar tinha passado. Mackworth e Conner trocaram um aperto de mãos.

— Bem, você acabou tendo a emoção que queria — disse Mackworth.

— Nunca mais vou querer outra — disse Conner.¹⁴

O cunhado de Conner voltou. Não conseguira chegar à sua cabine, por causa da água no corredor, mas encontrara coletes em outro lugar. Os três vestiram-se. Mackworth soltou o colchete da saia para ficar mais fácil tirá-la, se precisasse.

A inclinação do navio voltou, maior do que antes. Dezessete minutos tinham se passado desde o impacto. Resolveram saltar. A ideia assustou Mackworth. Ela se repreendeu, dizendo a si mesma que “era ridículo ter medo físico de pular num momento em que corríamos perigo tão sério”.

Os outros dois foram para o parapeito. Mackworth ficou atrás.

Conner escreveu: “Fica-se muito íntimo em três minutos num momento como aquele, e, quando eu ia pular, segurei sua mão e a apertei para encorajá-la.”¹⁵

Mas Mackworth ficou. A última lembrança que teve foi de água chegando aos joelhos e o navio escorregando e puxando-a para baixo.

★ ★ ★

THEODORE E BELLE Naish, o casal de Kansas City que horas antes admirava o sol nascer do convés mais alto do navio, também estavam no parapeito. Usavam coletes salva-vidas e conversavam tranquilamente de braços dados. Tendo visto um barco salva-vidas despejar os ocupantes no mar, não fizeram qualquer esforço para entrar noutro. Um tripulante lhes disse: “Está tudo bem, o navio vai flutuar durante uma hora.” Mas Belle não acreditou. Vinha observando o parapeito e a linha do horizonte, e as mudanças no diferencial lhe mostravam que

o navio estava afundando bem rápido. Disse: “Estaremos acabados em um minuto.”¹⁶

Ela tirou o braço do de Theodore para não puxá-lo para baixo. “Observávamos a água, conversávamos; houve uma grande movimentação, um estrondo e um ruído de algo se estilhaçando, então um barco salva-vidas ou qualquer coisa parecida girou sobre nossas cabeças.” O barco atingiu-a e abriu um corte no couro cabeludo. Ela levantou um braço para proteger Theodore. Uma rápida alteração no convés fez a água chegar às suas axilas. “Parecia que tudo no universo estava se acabando.”

E de repente ela estava fundo no mar — segundo seus cálculos, de seis a nove metros abaixo da superfície. Olhou para cima e viu o brilhante azul do céu através da água. “Pensei como a água e a luz do sol, vistos abaixo da superfície, eram incrivelmente belos”, escreveu. Não teve medo. “Pensei: ‘Nossa, é como estar na cama de penas da vovó.’ Impeli com as pernas e subi mais rápido.”¹⁷

Sua cabeça bateu em alguma coisa e continuou a bater. “Pus a mão direita para fora, vi o céu azul e descobri que estava pendurada no para-choque do barco salva-vidas 22.” Um homem veio ajudá-la. Ela ficou tão agradecida que lhe pediu que escrevesse o nome dentro do seu sapato, “para evitar que, com as impressões que viriam, eu esquecesse”.

O nome era Hertz, Douglas Hertz, um jovem que voltava à Inglaterra para entrar no Regimento South Lancashire, depois de viver algum tempo em St. Louis. O afundamento coroava um período difícil na vida de Hertz. Em 1913, tinha perdido a mulher em um acidente ferroviário durante a lua de mel; no mesmo ano, a mãe falecera após a casa pegar fogo.¹⁸

Belle não viu sinal do marido.

★ ★ ★

DEPOIS DE AJUDAR a lançar um barco salva-vidas de boreste, o nº 13, o marinheiro Leslie Morton foi ajudar um segundo, também no lado de boreste.¹⁹ Ele e outro marinheiro, sob a direção de um suboficial, lutaram para ajudar passageiros a atravessarem o vão entre o navio e o barco. O ângulo final de inclinação, pelos cálculos de Morton, era de trinta graus. Sessenta passageiros conseguiram. Quando lhe perguntaram, mais tarde, como fizeram aquilo, Morton respondeu: “Se for preciso saltar uns dois metros ou então se afogar, é surpreendente a ‘baita distância’ que as pessoas, até mesmo as mais velhas, conseguem saltar.”²⁰

Morton cuidava das tiradeiras da popa enquanto o suboficial dirigia as operações. O navio ainda avançava a quatro ou cinco nós. Os homens baixaram o barco até quase encostar a quilha na superfície e então, de acordo com os procedimentos previstos justamente para circunstâncias como aquela, deixaram as linhas correrem de tal maneira que o barco, ao tocar na água, recuasse um pouco.

Ele flutuou para trás pelo comprimento de um barco. As tiradeiras e o movimento do navio fizeram-no navegar de volta para o casco. Morton estava prestes a descer pelas cordas da popa para liberar o barco quando um grupo de homens menos experientes — Morton achava que talvez fossem taifeiros ou garçons — começou a baixar o próximo barco e perdeu o controle da descida. O barco caiu de nove metros, em cima do de Morton e dos passageiros que estavam dentro.

Não havia tempo “a perder com horror ou comiseração”, escreveu Morton. Ele procurou o irmão no meio da confusão, “muita gente perdendo apoio no convés e escorregando para baixo e para fora, e um ruído que aumentava quando centenas e centenas de pessoas começavam a perceber que o navio não só estava afundando muito rápido, mas com toda a probabilidade rápido demais para elas conseguirem escapar”.²¹

Encontrou o irmão em outro barco salva-vidas e o ajudou a baixá-lo. Em seguida, os irmãos desceram escorregando, liberaram as tiradeiras e usaram os ganchos do barco para tentar afastá-lo do casco. Os passageiros não largavam o navio. Agarravam-se com força a várias cordas e aos parapeitos do convés, “na crença equivocada”, escreveu Morton, “de que estariam mais seguros apoiados no grande navio do que confiando a vida ao pequeno barco salva-vidas”.²² O convés do Lusitania ia a pique de modo constante.

Alguma coisa prendeu-se na amurada do barco e começou a virá-lo na direção do casco do navio. “O momento de heroísmo evidentemente tinha passado”, escreveu Morton, “e meu irmão gritou a plenos pulmões: ‘Vou me jogar, Gertie’.”²³

Os irmãos acenaram um para o outro e mergulharam no mar. Nenhum deles usava colete salva-vidas.

Morton escreveu: “Quando batemos na água, e é estranho o que a gente pensa nas horas de dificuldade, de repente me lembrei de que meu irmão nunca aprendera a nadar.”

Voltou à tona e procurou o irmão, “mas, vendo a confusão de corpos, mulheres, crianças, cadeiras de convés, boias salva-vidas, barcos salva-vidas, e todas as coisas imagináveis à minha volta, e ainda por cima nada menos do que 35 mil toneladas de Lusitania resfolegando no meu pescoço, muito mais perto do que eu gostaria”,²⁴ começou a nadar. Muito.

Olhou para trás. Duas imagens ficaram gravadas na memória. Uma foi a de um barco salva-vidas desmontável escorregando do navio, ainda dentro de sua capa de proteção; a outra, a do capitão Turner, em uniforme de gala, ainda no passadiço, enquanto o Lusitania iniciava seu derradeiro mergulho.

★ ★ ★

LAURIAT NADOU PARA longe do navio — ou pensou que nadava.²⁵ Voltou-se para assistir a seus últimos momentos. A proa estava submersa, afundando cada vez mais; a popa se erguia muito alta. A inclinação de boreste se acentuara de tal maneira que os passageiros só conseguiam ficar em pé apoiando no parapeito, onde se acumulavam numa longa fila tripla ou quádrupla até a popa. Outra testemunha chamou aquela arrumação de “pequeno exército”. Se alguém ainda tinha esperança de que o Lusitania não ia afundar, a esperança acabou ali.

Passageiros recuados para a popa, portanto, em posição mais elevada, viam o momento em que os que estavam adiante na fila não conseguiam mais segurar o parapeito. Os de colete salva-vidas boiavam, como se levitassem sobre o convés; os muitos sem colete tentavam nadar ou desapareciam sob as águas.

O segundo piloto Bestic, ainda a bordo, sentiu o navio “fazer um movimento peculiar de solavanco” e olhou para baixo do convés. “Uma onda que engolia tudo, não diferente de um vagalhão numa praia, arremetia contra o convés de embarcações, envolvendo passageiros, barcos e tudo o que encontrava pela frente”, escreveu. Um gemido de lamentação em massa subiu daqueles que a onda engolfava. “Todo o desespero, todo o terror, toda a angústia de centenas de almas passando para a eternidade compunham aquele grito terrível.”²⁶

★ ★ ★

ENQUANTO O SARAMPENTO Robert Kay e a mãe grávida lutavam para subir até o convés de embarcações, o barulho da comoção lá em cima ficava cada vez mais distinto.²⁷ Ao emergir, os dois se viram no meio de uma aglomeração de

gente subindo à popa para fugir da água que tomava conta do convés. Robert viu pessoas saltarem dos parapeitos.

O navio continuava a avançar; a popa ainda mais alta. A mãe de Robert o abraçou. E de repente foi como se o mar desse um pulo para a frente, e a mãe desapareceu. Os dois se separaram, e ele foi jogado num torvelinho. O navio sumiu.

Mais tarde, um passageiro disse ter visto uma mulher dando à luz dentro da água. A ideia de que talvez fosse sua mãe perseguiu o menino pelo resto da vida.

★ ★ ★

ENQUANTO CHARLES LAURIAT via o navio passar e descer, alguma coisa bateu em sua cabeça com violência. O que quer que fosse, essa coisa caiu-lhe nos ombros do colete salva-vidas, ficou presa e o arrastou para baixo. “Não conseguia imaginar o que tinha caído do céu em cima de mim”, escreveu ele. “Eu não ficaria tão surpreso se o submarino tivesse emergido e eu de repente me visse em cima dele, mas receber um golpe assim do nada me surpreendeu.”²⁸

Ele se virou e viu que a coisa que o prendia era o cabo estendido entre os dois mastros do navio. Percebeu que se tratava da antena de comunicação do Lusitania. Tentou se livrar, mas não conseguiu. O cabo o virou de cabeça para baixo e o puxou cada vez mais para o fundo.

TELEGRAMA

SEXTA-FEIRA
7 DE MAIO DE 1915
14h26

“S.O.S. DO ‘LUSITANIA’. ACREDITAMOS ESTAR AO LARGO DE KINSALE.
ÚLTIMA POSIÇÃO 10 MILHAS DE KINSALE VENHAM LOGO GRANDE
INCLINAÇÃO FAVOR VENHAM MÁXIMA PRESSA.”¹

LUSITANIA

FIM DE UM REINADO

APENAS SEIS DOS 22 barcos salva-vidas convencionais do Lusitania escaparam antes de o navio dar seu mergulho final; um sétimo, do lado de bombordo, alcançou a água, mas sem a essencial vedação do dreno. O barco fez água e afundou.

Os passageiros que já tinham saltado do navio nadaram para ficar o mais longe possível, com medo de que a descida do transatlântico gerasse uma sucção que os arrastasse junto com ele para o fundo. Não foi o que ocorreu, embora três passageiros tenham sentido um efeito parecido. Uma mulher, Margaret Gwyer, jovem recém-casada de Saskatoon, Canadá, foi sugada por uma das chaminés de 7,3 metros de largura.¹ Momentos depois, uma erupção de vapor de baixo para cima empurrou-a de volta, viva, mas coberta de fuligem negra. Dois outros passageiros também foram para dentro da chaminé — Harold Taylor, de 21 anos, outro recém-casado, e o inspetor de polícia de Liverpool William Pierpoint.² Do mesmo modo, voltaram à tona vivos, com o rosto e o corpo enegrecidos.

Enquanto a proa do navio embicava para baixo, a popa se erguia, expondo as quatro hélices gigantescas, que brilhavam douradas ao sol. A essa altura, o Lusitania estava a mais de duas milhas do ponto onde o torpedo o atingira, e a cerca de doze milhas de Old Head of Kinsale. Naqueles últimos momentos, o ângulo de inclinação a boreste diminuía para

apenas cerca de cinco graus, enquanto a água tomava conta do resto do navio.

O marinheiro Morton virou-se de costas e observou. Viu passageiros arrastados para fora do convés e centenas de outros lutando para subir até a popa erguida. O Lusitania inclinou-se de novo para boreste e desapareceu de vista, em “um mergulho lento, quase majestoso, de ponta, num ângulo de 45 a cinquenta graus.”³

Dwight Harris, flutuando a uma grande distância atrás da popa com sua boia salva-vidas da Wanamaker’s, viu o navio “mergulhar para a frente como a lâmina de uma faca na água — chaminés, mastros, barcos etc., tudo desfeito em pedaços e se espalhando por toda parte! Uma massa *terrível* de ferro, madeira, vapor e água! E, pior, de formas humanas! — Uma grande bolha branca esverdeada se formou, em torvelinho, no lugar onde o navio afundou, que era uma confusão de humanidade em luta e de destroços! A bolha foi crescendo, crescendo, e felizmente chegou apenas a vinte, trinta metros de mim, empurrando destroços.”⁴

★ ★ ★

ESSA CONVULSÃO FOI uma característica singular do movimento derradeiro do navio, comentada por muitos sobreviventes. O mar se ergueu como um platô de água se abrindo em todas as direções. Levava consigo corpos e massas de fragmentos, ao som de um barulho estranho.

Charles Lauriat voltou à tona bem quando o Lusitania desapareceu. Dando fortes chutes, ele conseguiu se livrar do cabo da antena. “Enquanto o navio afundava”, escreveu Lauriat, “eu não tinha consciência de ouvir gritos; em vez disso, o que subia de lá era um longo gemido, que persistiu por um tempo depois que o navio desapareceu.” Lauriat foi

atingido pela onda. “A massa de destroços era uma coisa tremenda”, escreveu. “Além das pessoas trazidas pela onda, havia cadeiras de convés, remos, caixas e sei lá mais o quê. Sei apenas que num momento se estava espremido entre objetos grandes e no momento seguinte, debaixo da água.”⁵

Incontáveis almas lutavam no mar à sua volta. Ele pouco podia fazer além de empurrar um remo ou pedaço de qualquer coisa que flutuasse para elas. Muitos passageiros usavam casacos pesados; mulheres trajavam múltiplas camadas de roupas — espartilhos, camisolas, combinações, suéteres, peles —, e tudo ficava encharcado e pesado muito rápido. Passageiros sem coletes salva-vidas afundavam. As complicadas roupas de crianças e bebês também os puxavam para baixo.

Uma das cenas mais desconcertantes relatadas por sobreviventes foi a de centenas de mãos que acenavam à superfície, implorando ajuda. Porém logo cessou. Sobreviventes disseram ter visto a fumaça das chaminés de um navio ao sul, mas ele não chegou perto. O tempo transcorrido desde o impacto do torpedo foi de dezoito minutos.

As gaivotas chegaram e passaram a saltar de um lado para outro entre os corpos que boiavam.

★ ★ ★

O CAPITÃO TURNER continuava no passadiço enquanto o Lusitania submergia. O mar ao longe era de um azul cintilante, mas perto era verde e translúcido. O sol, penetrando as camadas superiores da água, iluminava a tinta e os metais polidos do convés enquanto o navio sucumbia sob o capitão.

O timoneiro Hugh Johnston viu Turner na lateral do passadiço, indo de bombordo para boreste e voltando; de

colete salva-vidas, mas em geral sem fazer qualquer esforço para escapar do destino costumeiro de um capitão do mar. Johnston diria mais tarde: “Jamais conheci alguém tão ‘calmo’.”⁶

O transatlântico, àquela altura, ainda avançava, mas num movimento lento, deixando atrás de si uma esteira repleta de destroços e corpos, alimentada pelas centenas de homens, mulheres e crianças que, por acidente ou medo, tinham permanecido no navio. Eles se estendiam como os nós de uma rabiola de pipa.

★ ★ ★

Às 14H33, A estação telegráfica de Old Head of Kinsale despachou para o Almirantado uma mensagem com duas palavras: “‘Lusitania’ afundado.”⁷

Em Old Head, observadores tinham assistido à cena. Um grande navio, presente em um momento, desaparecido no seguinte, deixando atrás de si o que à distância parecia um mar azul deserto.

O relógio de bolso do capitão Turner, que acabaria num museu de Liverpool, parou às 14:36:15.

TODOS OS PONTOS

RUMORES

O CONSULADO AMERICANO em Queenstown, Irlanda, era localizado num conjunto de salas acima de um bar que dava para o porto. Atrás do prédio, erguia-se a grande torre da Catedral de St. Colman, que apequenava todas as outras estruturas da cidade. Naquela tarde, o cônsul Wesley Frost trabalhava na revisão do seu relatório anual sobre as condições comerciais em vários condados irlandeses quando, às 14h30, o vice-cônsul subiu as escadas em passos estrondosos para informá-lo dos rumores de que um submarino atacara o Lusitania.

Frost foi até a janela e viu um movimento inusitado lá embaixo, no porto.¹ Todas as embarcações, de todos os tamanhos, pareciam estar partindo, até mesmo o grande cruzador Juno, que tinha acabado de chegar. Frost contou 24 embarcações no total.

Foi ao telefone e ligou para o escritório do almirante Charles Henry Coke, o mais alto oficial de marinha em Queenstown, e falou com o secretário. Frost escolheu bem as palavras, para não parecer que estava sendo a vítima ingênua de uma brincadeira de mau gosto. Disse: “Ouvi falar que há uma espécie de boato circulando pelas ruas de que o Lusitania foi atacado.”

O secretário respondeu: “É verdade, sr. Frost. Achamos que ele já naufragou.”²

Frost ouviu, atônito, o secretário falar sobre as mensagens de S.O.S. e os relatos de testemunhas em Kinsale Head confirmando o desaparecimento do navio.

Após desligar, Frost andou de um lado para o outro no escritório, tentando assimilar o que acabara de ocorrer e pensando no que deveria fazer em seguida.³ Passou um telegrama transmitindo a notícia ao embaixador dos Estados Unidos em Londres, Page.

★ ★ ★

O ALMIRANTE COKE tinha despachado todas as embarcações disponíveis, incluindo o Juno, e telegrafado para o Almirantado contando o que fizera.

O Juno era o mais rápido de todos os navios. Queenstown ficava a 24 milhas do lugar do ataque. A maioria das embarcações menores teria sorte se percorresse aquela distância em três ou quatro horas; devido à calmaria, barcos à vela levariam mais tempo ainda. O Juno, capaz de viajar a dezoito nós, poderia fazê-lo em pouco mais de uma hora. Seus tripulantes apressaram-se, e logo o velho cruzador estava a caminho.

Mas o Almirantado disparou uma resposta: “Urgente: Retorne o Juno.”⁴ A ordem era subproduto direto do desastre de Aboukir, Cressy e Hogue: nenhum navio de guerra de grande porte deveria ajudar vítimas de ataques de U-boat. O risco de que o submarino ainda estivesse na área, esperando para afundar os navios que fossem socorrer, era grande demais.

Coke aparentemente já tinha reconsiderado sua própria decisão, pois mesmo antes de a mensagem do Almirantado chegar, mandou o Juno voltar para o porto. Mas os argumentos em que se baseou para chamar o navio de volta

não coincidiam com os do Almirantado. Depois de despachar o cruzador, explicou ele, “recebi um telegrama declarando que o Lusitania tinha afundado. Não havendo mais necessidade urgente do Juno, mandei retornar”.⁵

Era uma lógica curiosa, pois a “necessidade urgente” devia ser muito maior, com centenas de passageiros e tripulantes à deriva nas águas a uma temperatura de 13°C. Confirmava a importância que o Almirantado atribuía à proteção dos seus grandes navios de guerra e à dura lição deixada pelo desastre do Aboukir, de nunca ajudar vítimas de submarinos.

★ ★ ★

EM LONDRES, ÀS quatro da tarde, o embaixador americano Walter H. Page ouviu pela primeira vez que o Lusitania tinha sido atacado e afundara, mas, num estranho eco do desastre do Titanic, as notícias iniciais também diziam que todos os passageiros e tripulantes tinham sido salvos. Como nenhuma vida se perdera, parecia não haver razão para cancelar um jantar que ele e a mulher tinham programado para aquela noite em homenagem ao enviado pessoal do presidente Wilson, o coronel House.

Quando Page chegou em casa, às sete da noite, as notícias de Queenstown só pioraram, mas já era tarde demais para cancelar o jantar. Os convidados chegaram, e o único assunto era o afundamento. O telefone tocava sem parar. Cada chamada trazia novos relatos do pessoal de Page na embaixada, entregues a ele em pequenos pedaços de papel amarelo.⁶ Lia cada um em voz alta para os convidados. As notícias eram cada vez mais terríveis, até ficar claro que se tratava de um desastre de proporções históricas. Os convidados falavam em voz baixa, debatendo as possíveis consequências.

O coronel House disse ao grupo: “Devemos estar em guerra contra a Alemanha dentro de um mês.”⁷

★ ★ ★

NAQUELA MANHÃ, EM Nova York, onde a hora era bem atrás da hora de Londres, Jack Lawrence, o repórter de assuntos navais do *New York Evening Mail*, foi a um bar em Whitehall Street, no sul de Manhattan, frequentado por marinheiros, práticos e gente desse tipo, e pediu um *gin daisy*, que o garçom lhe serviu numa caneca de pedra.⁸ *Daisy* era uma deturpação de “*doozy*”, supimpa. Lawrence viu um prático conhecido seu. O piloto, que acabara de aportar um pequeno cargueiro em Hoboken, Nova Jersey, sugeriu que fossem para um canto mais sossegado do bar, onde contou a Lawrence um boato que ouvira mais cedo.

O piloto explicou que tinha aportado o cargueiro perto do *Vaterland*, o grande transatlântico alemão internado por causa da guerra. Depois de desembarcar, tinha ido a um café de calçada ali perto que estava repleto de tripulantes do *Vaterland*, todos eles exibiam visível bom humor, trocando tapinhas nas costas e falando em um alemão eufórico. Uma mulher que trabalhava no bar e falava inglês e alemão disse ao prático que o *Vaterland* acabara de receber uma mensagem telegráfica informando que o *Lusitania* fora torpedeado ao largo da Irlanda e afundara com rapidez.

Lawrence deixou sua bebida e saiu do bar. Os escritórios da Cunard ficavam perto, na State Street. Mal entrou, deduziu que a história do prático era falsa. O escritório funcionava em ritmo normal, com datilógrafos batucando em suas máquinas e passageiros comprando bilhetes. Um funcionário que conhecia Lawrence fez um comentário sobre o tempo. O repórter seguiu em frente e tomou uma escada para o andar

de cima, onde entrou, sem anunciar, no escritório de Charles Sumner, diretor da Cunard em Nova York. O grosso tapete que cobria o piso abafou o som da sua entrada.

Sumner era um homem alto, que se vestia bem e sempre usava um cravo branco na lapela. “Ao vê-lo, percebi que havia algo errado”, lembrava-se Lawrence. “Estava debruçado sobre a mesa. Parecia que tinha desmoronado.” O repórter aproximou-se e viu dois telegramas na mesa de Sumner, um em código, o outro parecia uma cópia decodificada. Lawrence leu por cima do ombro de Sumner.

Sumner ergueu os olhos. “Ele se foi”, disse. Era mais perplexidade do que declaração. “Torpedearam o Lusitania.” A mensagem dizia que o navio afundara em quinze minutos (informação que mais tarde seria corrigida para dezoito). Sumner não se iludia. “Duvido que tenham salvado alguém. Pelo amor de Deus, o que é que eu faço?”

Lawrence concordou em esperar uma hora antes de dar a notícia ao seu editor. Quinze minutos depois, estava ao telefone. A notícia era grande demais para segurar.

★ ★ ★

O PRIMEIRO RELATO chegou ao presidente Wilson, em Washington, por volta de uma da tarde, quando ele estava de saída para sua partida diária de golfe. A notícia não falava em baixas, mas mesmo assim ele cancelou o jogo. Ficou sozinho na Casa Branca, esperando por mais informações. Em certo momento, saiu para dar uma volta no Pierce-Arrow, sua forma mais do que garantida de aliviar a tensão.

O dia tinha sido sem nuvens e cálido, mas no começo da noite veio uma chuva leve. Wilson tinha acabado de jantar em casa quando, às 19h55, recebeu um telegrama do cônsul Frost em Queenstown advertindo, pela primeira vez, ser

provável que muitos passageiros do Lusitania tivessem morrido.

Depois disso, Wilson saiu da Casa Branca sozinho, sem avisar a ninguém, e deu uma caminhada na chuva. “Fui andar pela rua para manter a cabeça sob controle”,⁹ escreveria mais tarde para Edith Galt.

Atravessou a praça Lafayette, passando pela estátua cercada de canhões de Andrew Jackson num cavalo empinado, seguiu até a rua Dezesesseis rumo a Dupont Circle, o bairro de Edith. Passou por jornaleiros anunciando edições “extras” dos jornais da cidade, já com notícias do afundamento. Na Corcoran Street, Wilson dobrou à direita e voltou pela rua Quinze para a Casa Branca, onde foi direto para o seu escritório.

Às dez da noite, chegou a pior notícia: uma estimativa de que o ataque ao Lusitania tinha custado pelo menos mil vidas. Parecia certo que alguns mortos fossem americanos. O que Wilson temia tinha acontecido.

★ ★ ★

ENQUANTO O U-20 seguia para oeste, Schwieger deu uma última olhada pelo periscópio.

Escreveu ele em seu Diário de Bordo: “À ré, ao longe, numerosos barcos salva-vidas em atividade; nada mais visível do Lusitania. Os destroços devem ter afundado.”¹⁰ Informou que sua posição era a catorze milhas náuticas de Old Head of Kinsale, 27 milhas náuticas de Queenstown, em águas de noventa metros de profundidade.

O que ele não sabia era que, entre suas muitas vítimas, estavam os três passageiros clandestinos alemães, detidos na primeira manhã da viagem do Lusitania. Os homens ainda estavam trancafiados na prisão improvisada do navio.

LUSITANIA

À DERIVA

UM COLETE SALVA-VIDAS não era garantia de sobrevivência. Muitos que entraram no mar tinham-no vestido de forma errada e se viram lutando para manter a cabeça fora da água. A luta não durava muito, e logo os sobreviventes que conseguiram se equipar de forma adequada nadavam em meio a corpos de cabeça para baixo, em poses que seus donos teriam achado humilhantes. O robusto e sadio marujo E. S. Heighway escreveu, com certo exagero: “Vi centenas de homens e mulheres mortos na água, de colete salva-vidas, depois que o navio desapareceu.”¹

O que matava as crianças — as que não se afogaram de imediato — era a hipotermia.² Águas a 13°C não eram nem de longe tão frias quanto as que os passageiros do Titanic enfrentaram, mas eram frias o bastante para baixar a temperatura de grandes e pequenos a níveis perigosos. Com o tempo, uma queda de apenas dois ou três graus na temperatura interna, dos 37°C normais para 35, é suficiente para matar. Passageiros dentro d’água descobriram que a parte inferior do corpo ficava entorpecida em poucos minutos, apesar do sol morno. Os que usavam casacos por baixo do colete salva-vidas estavam mais protegidos do que os que tinham tirado tudo, pois as roupas quentes, mesmo quando molhadas, mantinham o coração insulado. Os magros, os idosos, as mulheres e as crianças, sobretudo os bebês,

perdem calor mais depressa, assim como qualquer um que tenha tomado vinho ou bebidas alcoólicas. Quando a hipotermia começava, os que estavam na água tremiam severamente; à medida que o perigo aumentava, a tremedeira diminuía. Com a água à temperatura de 13°C, os adultos se sentiam exaustos e perdiam a consciência dentro de uma a duas horas; depois disso, a pele adquiria uma palidez arroxeada, o corpo ficava rígido e a frequência cardíaca se tornava quase imperceptível. A morte não demorava.

★ ★ ★

DWIGHT HARRIS NADOU em direção a um barco salva-vidas emborcado. “O mais assustador eram os incontáveis corpos de mortos boiando em volta!”, escreveu. “Homens, mulheres e crianças. Tive que afastar um ou dois para chegar ao barco!”³

No trajeto, ele deparou-se com um menino pequeno, Percy Richards, chamando pelo pai. “Nadei até ele e lhe disse para não chorar e segurar na minha gola, e ele obedeceu. O camaradinho mais corajoso que já vi.”

Harris levou a criança até o barco virado e a empurrou para cima do casco. Quase exaurido pelo esforço, subiu em seguida. “Eu mal conseguia me mexer, os membros tão gelados! Eu devia estar dentro da água havia meia hora ou 45 minutos.”

Avistou um dos barcos salva-vidas dobráveis, tripulado por dois marinheiros e já com muitos passageiros. Chamou-os e logo o barco encostou o bastante para que Harris e o menino subissem. Os marinheiros pegaram ainda uma dezena de sobreviventes, mas tiveram que deixar outros na água, pois o barco estava a ponto de inundar. “Os gritos de socorro dos que estavam dentro da água eram *horríveis!*”,⁴ escreveu Harris.

Não havia navio algum à vista.

★ ★ ★

QUANDO O LUSITANIA afundou, Margaret Mackworth foi arrastada com ele. A água ao redor parecia negra, e ela foi tomada pelo medo de ficar presa entre os destroços. Apavorou-se quando alguma coisa agarrou sua mão, mas percebeu que era o colete salva-vidas que segurava para o pai. Engoliu água do mar.

Veio à tona e agarrou-se à ponta de uma tábua. De início, imaginou que era aquilo que a mantinha flutuando, mas então se lembrou de que estava usando um colete. “Quando cheguei à superfície, descobri que eu era parte de uma grande e redonda ilha flutuante, composta de pessoas e os mais variados destroços, todos tão juntos que de início não dava para ver muita água entre eles. Pessoas, barcos, capoeiras, cadeiras, balsas, tábuas e sabe-se lá mais o quê, tudo flutuando, um emendado no outro.”⁵

Pessoas rezavam e pediam socorro. Ela agarrou-se à sua tábua, apesar do colete. Viu um dos barcos salva-vidas e tentou nadar até lá, mas não queria largar a tábua e, por isso, avançou pouco. Parou de nadar. Acalmou-se, apoiando-se no colete salva-vidas. Sentia-se “um pouco atordoada, e bastante estúpida e confusa”, mas não exatamente temerosa. “Quando a Morte está tão perto como estava, a lúcida agonia do medo desaparece; é avassalador e invulgar demais para isso.”⁶

A certa altura, ela achou que talvez já estivesse morta: “Pensei comigo, olhando em volta para o sol, o pálido céu azul e o mar calmo, se eu já não teria chegado ao céu sem me dar conta — e desejei, com devoção, que não tivesse.”

Estava muito frio. Enquanto era levada pelas águas, imaginou alternativas para melhorar os coletes salva-vidas.

Pensou que cada um deveria incluir uma garrafinha de clorofórmio, “para que a gente pudesse inalar e ficar inconsciente quando quisesse”.⁷ Logo a hipotermia resolveu sua questão.

★ ★ ★

CHARLES LAURIAT NADOU para uma das balsas dobráveis do Lusitania, que boiava perto dele. Era a que o marinheiro Morton, que também nadava na direção dela, tinha visto cair do navio. Além deles, o construtor naval Fred Gauntlett também foi atraído. O marinheiro se lembrava dela como “um oásis no deserto de corpos e pessoas”.⁸

Os três homens tiraram-lhe a capa. Outros sobreviventes subiram para bordo. As laterais e os bancos de lona deveriam se armar e prender numa determinada posição, mas com tanta gente apavorada se agarrando à balsa, a tarefa ficou muito difícil. “Tirávamos pessoas de dentro da água ao mesmo tempo que tentávamos levantar os assentos”, disse Gauntlett; “a maioria dos que embarcaram desabava sobre os lugares e era quase impossível fazer aquilo funcionar direito. Não conseguíamos levantá-los o suficiente para as peças se juntarem e ficarem no lugar”.⁹

Tentaram convencer as pessoas a soltarem um pouco para que os assentos pudessem ser armados, “mas foi impossível”, disse Lauriat. “Nunca ouvi gritos mais aflitos de desespero do que quando tentei explicar a um deles o que estávamos fazendo.”¹⁰

Puseram os sobreviventes no fundo da balsa. Lauriat se arrependeria muito de ter-se irritado com um homem que parecia incapaz de sair do seu assento. Lauriat, “em tom grosseiro”, mandou o sujeito sair. O homem olhou para ele e

respondeu: “Eu sairia, meu velho, mas você sabia que tenho uma perna quebrada e não consigo me mexer muito rápido?”¹¹

Com um grande esforço, os homens conseguiram levantar os assentos e as laterais de lona, mas só uma parte. Enfiaram pedaços de madeira no mecanismo para manter tudo no lugar.

A balsa dobrável não tinha remos, mas os homens encontraram cinco flutuando nas proximidades. Lauriat usou um para manobrar enquanto Gauntlett, Morton e outros dois passageiros remavam. O livreiro guiou a balsa através de destroços e cadáveres, à procura de mais sobreviventes. Gaivotas voavam em círculos e mergulhavam às centenas. Era chocante ver homens e mulheres dentro da água ainda usando os ternos e vestidos que tinham usado no almoço. Os homens pegaram Samuel Knox, o construtor naval da Filadélfia que se sentara à mesa com Gauntlett. Toparam com uma mulher que parecia africana. O marujo Morton foi buscá-la nadando e levou-a para o barco.¹² Era Margaret Gwyer, aquela que fora sugada pela chaminé e ejetada. Lauriat escreveu: “As roupas tinham sido quase arrancadas da pobre mulher e não havia um pedacinho claro nela, exceto os dentes e o branco dos olhos.” Ele a descreveu como “negra temporária”.¹³

Ela voltou à vida logo e animou os espíritos a bordo com seu otimismo e alegria e sua “conversa brilhante”, escreveu Lauriat.

O barco estava quase lotado quando ele o fez passar perto de um denso amontoado de fragmentos. “Ouvi uma voz de mulher dizer, num tom de voz tão natural como se pedisse outra fatia de pão com manteiga: ‘Será que vocês me pegariam depois? É que não sei nadar.’”¹⁴ Lauriat deu uma olhada e viu a cabeça de uma mulher em meio aos destroços, seus longos cabelos espalhados sobre os escombros circundantes. Estava tão espremida que não conseguia levantar o braço. Ainda assim, estampava um “meio sorriso”

no rosto, lembrava-se o livreiro, “e mascava chiclete com placidez”.

Os homens puxaram-na para dentro e partiram remando em direção ao farol de Old Head of Kinsale, a doze milhas de distância.

★ ★ ★

EMBORA O AFUNDAMENTO tivesse ocorrido tão perto da costa irlandesa, ainda não havia sinais de socorro chegando. Os passageiros dentro da água enfrentavam a situação cada qual à sua maneira. O pastor Henry Wood Simpson, de Rossland, Colúmbia Britânica, entregou-se às mãos de Deus, e de vez em quando repetia uma das frases de que mais gostava: “Vinde, Espírito Santo, inspirar nossas almas.”¹⁵ Mais tarde diria ter certeza de que sobreviveria — “É uma longa história e levaria muito tempo para contar por que eu sabia” — e que isso lhe trouxera uma calma mesmo quando se viu debaixo da água perguntando a si mesmo: “E se eu não voltar à tona?”

Ele voltou. O colete salva-vidas o segurava numa posição confortável, “e eu fiquei deitado de costas, sorrindo para o céu azul e para as nuvens brancas, e sequer engoli muita água do mar”. Para ele, aqueles momentos na água foram quase aprazíveis — a não ser pela mulher morta que por um tempo boiou ao seu lado. “Achei a posição muito confortável”, disse ele, “e fiquei lá deitado um pouco, muito feliz”.

Puxou o corpo da mulher para uma balsa dobrável emborcada e o empurrou para cima do casco, depois nadou até outra balsa, essa na posição correta e ocupada por sobreviventes. Ali também havia cadáveres. Um engenheiro do navio começou a cantar um hino, “*Praise God, from Whom All Blessings Flow*” [Louvado seja Deus, de onde vêm todas as graças], lembrava-se Simpson, acrescentando: “Pusemos

muita emoção no cântico.” Mas, quando acabaram, ninguém tentou cantar outro. “Então aguardamos, na esperança de que tivessem recebido nosso telegrama pedindo ajuda antes de o navio afundar. Estava lindamente calmo, para nossa sorte, porque bastaria muito pouco para nos jogar no mar. Nossa situação era melhor do que a das pessoas que flutuavam em tábuas ou em seus coletes salva-vidas, ou ainda a das que estavam no barco alagado [perto dali], que ficava o tempo todo virando.”

Uma toninha — nas palavras de Simpson, “uma toninha monstro” — emergiu “e brincou perto de nós, aproximando-se com sua pele negra brilhante e com sua barbatana triangular aparecendo por um momento”.

Passou-se uma hora, depois duas. O mar continuou calmo; a luz vespertina mudando de tom. “Foi um belo pôr do sol”, lembrava-se Simpson, “tudo muito calmo, muito pacífico”.

★ ★ ★

SOBREVIVENTES FICARAM À deriva — dentro d’água, em barcos, em destroços — por três horas, na esperança de que o socorro estivesse a caminho. Se o Juno tivesse ido, a espera teria sido bem mais curta, as chances de sobrevivência muito maiores. Mas o Almirantado fora duramente calculista, e de fato ninguém sabia se o submarino ainda estava ou não nas redondezas. Alguns passageiros disseram ter visto um periscópio depois que o Lusitania afundou, e temiam que o U-boat ainda estivesse entre eles. Como escreveria um sobrevivente: “Eu esperava que o submarino aparecesse e abrisse fogo contra os barcos, ou esperasse os navios de socorro chegarem para afundá-los.”¹⁶

O primeiro sinal de socorro foi a fumaça no horizonte, e em seguida veio uma longa e desorganizada frota de torpedeiros,

traineiras e pequenos barcos de pesca, mais descartáveis do que o grande cruzador Juno. Ali estavam Brock, Bradford, Bluebell, Sarba, Heron e Indian Empire; Julia, Flying Fish, Stormcock e Warrior.¹⁷

Em Queenstown, aumentava o suspense. Nenhum daqueles navios tinha telégrafo, escreveu o cônsul Frost: “Não haveria notícias enquanto não retornassem.”¹⁸

★ ★ ★

UMA VEZ ESVAZIADO um barco salva-vidas, os marinheiros a bordo voltavam remando à procura de outros sobreviventes, mas, com a proximidade da noite, o resgate de corpos começou a superar o de almas vivas. O último a chegar foi um barco salva-vidas baseado em terra, o Kezia Gwilt, com quinze tripulantes. Numa situação ordinária, os marujos teriam levantado vela para a viagem, mas havia pouco vento e eles calcularam que cobririam a distância mais depressa se remassem. Foi o que fizeram — por mais de catorze milhas.

“Fizemos o possível para chegar lá, mas levamos pelo menos três horas e meia de trabalho duro, e chegamos a tempo apenas de recolher os mortos”, escreveu o pastor William Forde, encarregado do barco salva-vidas. Ali, naquele deslumbrante entardecer, passaram pelo meio dos destroços. “Era uma cena angustiante”, escreveu Forde, “o mar coberto de corpos boiando, alguns com coletes salva-vidas, outros agarrados a pedaços de balsa, todos mortos”.¹⁹

★ ★ ★

LAURIAT E COMPANHIA remaram sua balsa dobrável por duas milhas até darem com um pequeno barco pesqueiro à vela.

Quando se aproximavam do barco, Margaret Gwyer, ainda coberta de fuligem, viu o marido em pé no parapeito e o chamou.²⁰ Ele a olhou, escreveu Lauriat, “perfeitamente sem expressão”. Não fazia ideia de quem poderia ser aquela jovem negra que o chamara.

Só a reconheceu quando a balsa dobrável encostou embaixo do parapeito do barco de pesca e ele conseguiu olhá-la diretamente no rosto. E chorou.

Eram seis da tarde. Lauriat contou os sobreviventes que ele e seus companheiros tinham resgatado ao longo do caminho: 32. Havia outros cinquenta no barco de pesca. Antes de subir para bordo, Lauriat guardou no bolso uma das cavilhas de remo da balsa dobrável, como souvenir.

Uma hora depois, ele e os demais passaram para um vapor com rodas de pá, o Flying Fish, que em seguida partiu para Queenstown. Os sobreviventes se amontoaram na sala de máquinas, por causa do calor. Ali estava Ogden Hammond, o incorporador imobiliário de Nova Jersey. Ninguém tinha visto sua mulher. O calor era uma delícia, e “não demorou muito”, informou Arthur Mitchell, o agente da Raleigh Bicycle, “para que canções começassem a ser cantadas, indicando não apenas uma atitude de gratidão, mas até mesmo de alegria”.²¹

Havia também numerosos corpos a bordo: um menino de cinco anos chamado Dean Winston Hodges; dois meninos não identificados, de dois e seis anos, aproximadamente; e o corpo de Gwendolyn Allan, de quinze anos, uma das meninas que ajudaram o marujo Morton a pintar o barco salva-vidas.

★ ★ ★

DWIGHT HARRIS AJUDOU a remar sua balsa dobrável até um veleiro distante. A viagem foi lenta e difícil. Outro barco salva-vidas chegou primeiro e desfez-se de um carregamento de sobreviventes e cadáveres, em seguida voltou para buscar Harris e seus companheiros, para embarcá-los no veleiro também. Depois todos foram transferidos para um pequeno caça-minas chamado Indian Empire, cuja tripulação passou as horas seguintes procurando sobreviventes e corpos. Quando iniciou a viagem de volta para Queenstown, depois das sete da noite, o navio levava 170 sobreviventes e numerosos mortos.

A bordo, o menino que Harris tinha salvado encontrou o pai, a mãe e o irmão — todos são e salvos. Sua irmãzinha bebê, Dora, desaparecera.

★ ★ ★

THEODATE POPE ACORDOU vendo um fogo ofuscante. Uma pequena chama, num fogão. Não se lembrava de ter afundado. Viu um par de pernas, de calças, e ouviu um homem dizer: “Está consciente.”²² Apesar do calor do fogão, tremores lhe chocalhavam o corpo.

Estava na cabine do capitão de um navio chamado Julia. Outra sobrevivente a bordo, Belle Naish, depois contaria a Theodate como ela tinha ido parar ali. Tripulantes haviam puxado Theodate para bordo usando ganchos de barco. Supondo que estava morta, largaram-na no convés com outros corpos resgatados. Naish e Theodate tinham feito amizade durante a viagem e, quando Naish a viu estirada no chão, tocou seu corpo e sentiu vestígios de vida. Pediu ajuda. Dois homens tentaram ressuscitar Theodate. Um deles usou uma faca da cozinha do navio para cortar as camadas de roupa encharcadas. Os homens trabalharam duas horas até

terem certeza de que a tinham revivido — embora permanecesse inconsciente. Uma lívida contusão rodeava seu olho direito.

Não havia sinal do companheiro de Theodate, Edwin Friend, ou de sua empregada, Emily Robinson.

U-20

TIRO DE DESPEDIDA

MAIS TARDE, UMA mulher que se identificou como noiva de Schwieger disse a um repórter que ele ficara destruído após o ataque ao Lusitania. (O repórter não revelou o nome da moça.) Quando Schwieger a visitou em Berlim depois de voltar para a base, ela não fazia ideia, de início, de que fora ele quem torpedeara o navio. “Só pensávamos que um dos maiores e mais rápidos navios ingleses tinha sido afundado e estávamos muito felizes”,¹ disse ela. Mas o noivo não parecia compartilhar a euforia. “É claro que eu e a mãe dele percebemos logo que alguma coisa terrível tinha acontecido. Estava tão fatigado, tão silencioso e tão... diferente.”²

Schwieger lhe contou a história do ataque. “É claro que ele não ouviu nada, mas viu, e o silêncio no U-boat foi pior do que se tivesse escutado os gritos. E, é claro, foi o único no U-boat que pelo menos pôde ver. Não ousou contar aos outros o que tinha acontecido.” Depois do ataque, ele levou o submarino diretamente para a Alemanha, segundo a noiva: “Queria se afastar do que tinha feito. Queria pisar em terra. Não poderia torpedear outro navio.”

O relato da mulher, apesar de convincente, vai de encontro ao que Schwieger declarou em seu próprio Diário de Bordo. Se ele sentiu algum remorso, não foi o que demonstrou com suas ações.

Apenas cinco minutos depois de dar uma última olhada no Lusitania, avistou um grande navio a vapor à sua frente, vindo na sua direção, e se preparou para atacar.³ Deveria manter dois torpedos de reserva para a viagem de volta — idealmente, um na proa, outro na popa —, mas aquele alvo era irresistível, um petroleiro de nove mil toneladas. Schwieger mandou avançar a toda, para posicionar o U-20 na frente da embarcação, de popa, para poder usar um dos dois tubos de lançamento desse lado. Às 16h08 estava pronto. Alinhou o tiro à perfeição: um ângulo de noventa graus com a rota do alvo, a uma distância bem próxima de quinhentos metros. “Condições para nosso torpedo muito favoráveis”, escreveu no diário de bordo; “errar está fora de questão”.

Deu ordem para atirar. O submarino estremeceu quando o torpedo saiu do tubo. Schwieger ficou esperando o barulho do impacto.

Seguiu-se um longo silêncio. Enquanto os segundos passavam, ele percebeu que alguma coisa dera errado.

“Como o periscópio ficou submerso por algum tempo depois que o torpedo foi disparado, lamento dizer que não posso saber ao certo que tipo de erro ocorreu”, escreveu em seu diário. “O torpedo saiu do tubo de forma correta, mas ou não seguiu em frente, ou saiu no ângulo errado.” Duvidava que alguém a bordo do outro navio sequer tivesse notado.

Schwieger retomou a viagem de volta. Emergiu para aumentar a velocidade e recarregar as baterias. Do topo da torre de comando, viu os rastros de fumaça de pelo menos seis grandes navios ao longe, chegando ou saindo, mas não fez qualquer esforço para atacar. Aquela seria a sua missão de patrulhamento mais bem-sucedida. Ao percorrer um total de 3.006 milhas, das quais 250 sob a água, ele afundou 42.331 toneladas de navios.

★ ★ ★

O NAVIO QUE Schwieger tentou alvejar era um petroleiro britânico, o Narragansett, que ia para Nova Jersey, e, ao contrário do que ele supôs, todos a bordo tinham perfeita consciência de que o torpedo passara perto.⁴ O imediato do navio tinha avistado o periscópio, e o capitão, Charles Harwood, ordenara uma virada brusca, à máxima velocidade.

Harwood comunicou o encontro por telegrama. À hora do ataque, ele atendia a um S.O.S. do Lusitania, tentando chegar ao lugar do acidente o mais rápido possível, mas começou a suspeitar de que a mensagem de socorro era uma armadilha do submarino para atrair seu navio e outros que viessem socorrer.

Seu telegrama, retransmitido para a Sala de Guerra do Almirantado em Londres, dizia: “Seguíamos toda velocidade possível 15h45 avistamos submarino menos duzentos metros a boreste, submarino disparou torpedo que passou dez metros atrás de nós, manobramos navio e nos livramos; submarino visto à ré dez minutos depois 16h (...) Não vimos sinal do Lusitania e achamos que chamado foi embuste.”⁵

O capitão Harwood mudou de direção e se afastou da última posição informada do Lusitania.

LUSITANIA

GAIVOTAS

O COLETE SALVA-VIDAS o manteve à tona e o ergueu do passadiço, mas o casco que descia o arrastava para baixo. “Parecia que o navio inteiro tinha sido arrancado dos meus pés por uma mão gigante”, disse Turner. Quando voltou à tona, estava no meio de um arquipélago de destruição e morte. “Centenas de corpos circulavam entre os destroços. Homens, mulheres e crianças boiavam entre pranchas, barcos salva-vidas e um lixo indescritível.”¹

Tinha feito o possível, acreditava, e então o instinto de sobrevivência se reacendera nele. Começou a nadar. Reconheceu outro homem perto dali, William Pierpoint, o detetive da polícia de Liverpool. De repente, Pierpoint sumiu. Como a recém-casada Margaret Gwyer, foi tragado por uma chaminé. “Achei que tivesse morrido”, disse Turner. Mas, numa erupção de vapor e ar sibilante, o detetive pipocou de novo na superfície, o corpo coberto de uma camada de fuligem negra molhada que se agarrava como verniz. Naquele momento, segundo o capitão, Pierpoint “começou a nadar para casa com a força de dez homens, de tão apavorado que estava.”²

O navio ainda avançava a cerca de quatro nós, pela estimativa de Turner. Mas, enquanto ele observava, a proa bateu no fundo — tinha certeza disso. “Percebi porque o afundamento do casco parou por alguns segundos, com a

popa no ar, estremecendo em todo o seu comprimento de 245 metros, e então lá se foi para o fundo.”³

Era um momento estranho para um capitão do mar. Vinte minutos antes, Turner estava no passadiço, comandando um dos maiores e melhores transatlânticos já vistos no mundo. Agora, ainda de uniforme, flutuava no lugar onde seu navio estivera, em mar calmo, sob um céu azul brilhante, sem convés, sem cabine, sem casco à vista, nem mesmo os mastros do navio.

Ele e Pierpoint nadaram juntos. Turner viu os corpos de alguns foguistas do navio boiando nas proximidades, de cabeça para baixo dentro dos coletes — ao todo, contou quarenta. Gaivotas mergulhavam entre cadáveres e sobreviventes. Turner depois diria ao filho, Norman, que teve de se defender do ataque das aves, que despencavam do céu e iam bicar os olhos dos cadáveres flutuantes. Socorristas depois informaram que, quando avistavam espirais de gaivotas, já sabiam que iam encontrar corpos. De acordo com Norman, a experiência de Turner lhe inspirou um ódio tão grande a essas aves “que até se aposentar costumava carregar um rifle .22 para atirar em todas as gaivotas que pudesse”.⁴

Turner passou três horas na água, até ser puxado para dentro de um barco salva-vidas e depois transferido para uma traineira de pesca, Bluebell.

★ ★ ★

DEPOIS DE TER ficado inconsciente no mar, a primeira lembrança de Margaret Mackworth foi a de acordar no convés da Bluebell, nua, sob um cobertor, com os dentes batendo, escreveu ela, “como castanholas”.

Um marinheiro apareceu acima dela e disse: “Assim é melhor.”⁵

Ela ficou ofendida. “Eu tinha uma vaga ideia de que alguma coisa acontecera, mas achei que ainda estivesse no convés do Lusitania, e fiquei meio irritada ao ver que um marinheiro desconhecido estava cuidando de mim em vez da minha taifeira.”

Sua confusão se dissipou; o marinheiro lhe trouxe chá. Com ainda menos cavalheirismo, ele disse: “Nós a deixamos aqui em cima, para começar, porque achávamos que estivesse morta, e não parecia valer a pena você atulhar a cabine.”

O marinheiro e dois outros homens a ajudaram a ir para baixo do convés, onde sentiu uma inesperada tontura. “O calor lá embaixo era delicioso”, escreveu ela; “parecia levar quase ao delírio”. Todos à sua volta lhe pareciam “um pouco embriagados com o calor, a luz e a alegria de saber que estávamos vivos. Falávamos quase gritando e ríamos muito”.

Reconheceu a estranheza do momento, que justapunha alegria e tragédia. Ali estava ela, ébria de contentamento, mas sem ter ideia se o pai estava vivo ou morto. Outra sobrevivente na cabine achava que o próprio marido tinha morrido. “Parecia que aquela perda significava o rompimento de toda a sua vida”, escreveu Mackworth, “mas apesar disso, naquele momento ela era toda ânimo e risos”.

O capitão Turner não partilhava da alegria. Ficou sentado sozinho, o uniforme ensopado.

Enquanto Mackworth observava, uma mulher se aproximou de Turner e começou a falar-lhe do filho que perdera. Falava baixo, quase murmurando. Pusera o menino numa balsa, disse ela. A balsa virou e o filho se foi. Da mesma maneira desapaixonada, disse a Turner que a morte da criança fora desnecessária — que fora causada pela falta de organização e disciplina dos tripulantes.

★ ★ ★

OS NAVIOS DE resgate chegaram a Queenstown bem depois de escurecer. O Flying Fish, com Charles Lauriat a bordo, chegou às 21h15, a Bluebell às onze. O cais estava iluminado com tochas de gás, que transformavam a névoa crepuscular num âmbar pálido. Soldados, marinheiros e moradores formaram duas filas, que iam da prancha de acesso até dentro da cidade. Eles aplaudiam quando os sobreviventes pisavam em terra.⁶ Outros soldados esperavam em grupos de quatro, com macas. Charles Lauriat carregava um homem nas costas — o da perna quebrada, com quem fora tão rude.⁷ O homem era Leonard McMurray, e aquele foi o seu segundo naufrágio. Tinha sobrevivido ao afundamento do Republic, da White Star Line, em 1909, depois de uma colisão com outro transatlântico em um nevoeiro.

Os desenhos de Thackeray e a obra de Dickens pertencentes a Lauriat estavam em algum lugar no fundo do mar da Irlanda. Ele passou um telegrama para a mulher: “Salvei as fotos do bebê”, escreveu. “Eram minha mascote.”

E encerrou: “Lamento as horas de suspense que você sofreu.”⁸

Margaret Mackworth soube, depois de aportar, que o pai estava vivo. Tudo o que ela vestia era um cobertor, por isso pediu alfinetes ao capitão do Bluebell, mas a ideia de alfinetes a bordo de um navio como o dele o fez rir alto. Um soldado deu a ela o seu casaco, um “British Warm”; o capitão lhe cedeu os chinelos. Ela prendeu o cobertor na cintura para improvisar uma saia.

Ela encontrou o pai esperando no fim da prancha de desembarque.⁹ O alívio e a alegria que sentiu a fizeram lembrar-se de um mês antes, quando desembarcara em Nova York e o avistara no cais. Como um dos primeiros

sobreviventes a chegar a Queenstown, ele tinha esperado horas, enquanto barco após barco surgia, mas nenhum trazendo a filha. À chegada de cada embarcação, o número de mortos a bordo parecia maior do que o de vivos. Um amigo disse depois que por muito tempo o rosto do pai ficou parecendo o de um homem mais velho.

Dorothy Conner, a brava jovem americana que se sentara à mesa de Mackworth e queria sentir “emoção”, foi vê-la na manhã seguinte, sábado. Conner estava serena, lembrava-se Mackworth. “Ainda trajava o elegante casaco de tweed castanho-amarelado e a saia que usava quando a vi saltar do convés na véspera, e a roupa parecia tão chique e bem cortada como se tivesse acabado de sair da loja.”¹⁰

Dwight Harris desembarcou com o anel de noivado e as outras joias ainda pendurados no pescoço, além do dinheiro no bolso. Naquela noite, descobriu uma loja que ficara aberta para atender aos sobreviventes e comprou camiseta, meias, chinelos e pijama. Encontrou quarto num hotel, que dividiu com outros seis homens, e tomou “uma imensa dose de uísque antes de ir para a cama”.¹¹ No sábado de manhã, comprou terno, camisa, colarinho, capa de chuva e boné. Enquanto fazia as compras, viu um rapaz de cerca de dezoito anos perguntar ao balconista se poderia levar algumas roupas, embora não tivesse dinheiro. Parecia desolado. Harris se ofereceu para pagar. Soube que o rapaz tinha perdido a mãe. “Pobre sujeito!” escreveu Harris para a própria mãe. “*Graças a Deus* você não estava comigo!!!”

Quando o Julia, o navio de Theodate Pope, chegou, um médico foi chamado a bordo e para examiná-la. Ajudado por dois soldados, o médico a levou para o cais e para dentro de um carro, em seguida a acompanhou até o hotel. Quando saía do automóvel, ela desabou na calçada. O médico a ajudou a entrar. “Fui deixada num sofá, numa sala cheia de homens com os trajes mais estranhos, enquanto a proprietária corria

para me trazer um conhaque”,¹² escreveu ela. Um dos homens era o passageiro inglês que, naquele dia durante o almoço, tinha gracejado sobre não ser torpedeado antes de tomar o seu sorvete. Estava de robe. Cor-de-rosa.

Theodate tomou seu conhaque e foi conduzida a um quarto. Tinha o rosto inchado e descorado. Conseguiu passar um telegrama para a mãe, de uma palavra: “Salva.”¹³

Tentou dormir. “Passei a noite inteira na expectativa de que o sr. Friend aparecesse procurando por mim”, escreveu. “Durante a noite toda, homens entravam em nossos quartos, acendiam as luzes, traziam crianças para nós identificarmos, pegavam telegramas, anotavam nossos nomes para a lista de sobreviventes etc., etc.”¹⁴

Mas o sr. Friend jamais apareceu, nem a empregada de Theodate, a srta. Robinson.

★ ★ ★

TURNER PISOU EM terra envolto num cobertor. Passou a noite na casa de um banqueiro local. Na manhã seguinte, de uniforme, saiu para uma caminhada. Tinha perdido o chapéu da Cunard e parou numa loja de armarinhos para comprar um substituto. Uma sobrevivente chamada Beatrice Williams, que também tinha estado a bordo do Bluebell, o viu e ficou indignada. “O senhor não deveria estar preocupado com um chapéu quando tantos de nós perdemos tudo o que tínhamos. Devia era ter vergonha!”¹⁵

Um correspondente do *New York World* também encontrou Turner naquela manhã e realizou uma breve entrevista. Em telegrama para seu editor, o repórter escreveu que o capitão “parecia atordado”.¹⁶

O repórter informou a Turner que os corpos de alguns americanos tinham sido recuperados, incluindo o de um

produtor da Broadway, Charles Frohman, com quem Turner falara na manhã do dia da partida do navio. Ao ouvir isso, o capitão pareceu lutar para controlar suas emoções. Lágrimas encheram-lhe os olhos.¹⁷

QUEENSTOWN

OS DESAPARECIDOS

DOS 1.959 PASSAGEIROS e tripulantes do Lusitania, apenas 764 sobreviveram; o total de mortes foi de 1.195.¹ Os três clandestinos alemães elevavam o número para 1.198. Das 33 crianças pequenas a bordo, apenas seis escaparam. Mais de seiscentos passageiros nunca foram encontrados. Entre os mortos, havia 123 americanos.

No geral, as famílias foram informadas da morte dos parentes por telegramas, embora algumas soubessem das perdas, ou as sentissem, mesmo sem nenhum comunicado formal. Maridos e esposas tinham prometido escrever cartas ou mandar telegramas avisando que chegaram a salvo, mas esses comunicados nunca foram enviados. Os passageiros que tinham feito arranjos para ficar com amigos na Inglaterra e na Irlanda jamais apareceram. A pior situação foi a daqueles que eram esperados num navio diferente, mas, por uma razão ou por outra, tinham acabado no Lusitania, como foi o caso dos passageiros do Cameronia transferidos no último minuto. Entre esses estavam Margaret e James Shineman, recém-casados de Oil City, Wyoming, que de repente se viram a bordo do mais rápido e luxuoso de todos os navios em atividade. Viajavam para a Escócia, onde iam visitar a família de Margaret. A visita deveria ser uma surpresa. Ambos morreram. Dos 42 passageiros e tripulantes transferidos, só treze sobreviveram, entre eles a srta. Grace French, que

passou pela provação com a maior presença de espírito e serenidade.

Houve a confusão que costuma vir depois de um desastre. Por dias os escritórios da Cunard em Liverpool, Queenstown e Nova York trocaram dezenas de telegramas.² Todos transmitiam um senso de urgência e surpresa, como se a Cunard jamais tivesse pensado na possibilidade de perder um dos seus grandes navios e de precisar usar os registros de passageiros para contar vivos e mortos.

10 DE MAIO: “GUY LEWIN ESTAVA MESMO NO LUSITANIA?”

10 DE MAIO: “NOME CHARLES WARMEY APARECE SEGUNDA CLASSE SERIA CHARLES WARING QUE NÃO APARECE — RESPONDER IMEDIATAMENTE.”

11 DE MAIO: “F. A. TWIGG DE FATO EMBARCOU NO LUSITANIA?”

11 DE MAIO: “MANDE-NOS NOMES DE BATISMO COMPLETOS E CLASSES DE TODOS OS PASSAGEIROS CHAMADOS ADAM QUE VIAJARAM NO LUSITANIA — URGENTÍSSIMO.”

Uns poucos passageiros que constavam como mortos na verdade estavam vivos, mas com mais frequência os que constavam como vivos na verdade estavam mortos. “Informação sobre sr. Bilicke como sobrevivente está errada”, escreveu o cônsul dos Estados Unidos, Frost, num conciso telegrama para o embaixador Page em Londres. Um menino de cinco anos, Dean Winston Hodges, primeiro foi dado como são e salvo, mas depois veio um telegrama da Cunard para seu escritório em Nova York: “Lamentamos nem sinal do jovem Dean Winston Hodges.” Seu corpo acabou sendo encontrado entre aqueles a bordo do navio de socorro Flying Fish. Os nomes dos mortos eram escritos com erro de grafia, criando falsas expectativas. Um homem identificado como

Fred Tyn era, na verdade, Fred Tyers, que estava morto; Teresa Desley era Teresa Feeley, que morrera com o marido, James. Havia duas sras. Hammonds. Uma viva; a outra — a mulher de Ogden — morta. Dois garçons se chamavam John Leach. Um sobreviveu, o outro não. Um passageiro morto nomeado Greenfield era, na verdade, Greenshields.

Fusos horários e comunicações lentas tornavam as coisas ainda mais difíceis para parentes e amigos. Os que tinham condições de pagar mandavam telegramas para a Cunard com descrições minuciosas de entes queridos, incluindo até números de série de relógios, mas os textos levavam horas para serem recebidos, transcritos e entregues. Naqueles primeiros dias depois do acidente, milhares de telegramas inundaram os escritórios da Cunard. E a empresa tinha poucas informações para oferecer.

Os mortos reunidos em Queenstown foram abrigados em três necrotérios improvisados, incluindo a prefeitura, onde eram colocados lado a lado no chão. Sempre que possível, crianças eram estendidas ao lado das mães. Os sobreviventes andavam em filas lentas e tristes à procura de parentes desaparecidos.

Houve reuniões mais felizes, também.

O marujo Leslie Morton passou a noite de sexta-feira procurando o irmão Cliff nas listas de sobreviventes e nos hotéis de Queenstown, mas não encontrou vestígio algum. No começo da manhã seguinte, passou um telegrama para o pai: “Estou salvo, procurando Cliff.” Foi a um necrotério. “Deitados em filas de ambos os lados até o fundo, havia corpos cobertos e amortalhados”, escreveu, “e muitas pessoas em vários estágios de tristeza e aflição examinavam cada corpo, erguendo os lençóis para ver se podiam identificar entes queridos ainda não encontrados”.³

Leslie passou pelas fileiras levantando os lençóis. Quando estava prestes a puxar mais um, viu a mão de outra pessoa

segurando o mesmo lençol. Ergueu os olhos e viu seu irmão. Reagiram de forma impassível.

— Olá, Cliff , bom te ver.

— Estou contente em ver você também, Gert — respondeu Cliff. — Eu acho que devíamos brindar a isso!

Na verdade, o pai não precisou se preocupar por muito tempo. Ele tinha recebido um telegrama de cada filho, um dizendo que estava procurando o outro. Os telegramas, como Leslie sabia depois, tinham chegado num intervalo de cinco minutos, “de modo que o pai lá em casa soube antes de nós que estávamos ambos sãos e salvos”.

Naquela noite, Leslie tomou sua primeira cerveja Guinness da vida. “Não posso dizer que eu a achasse grande coisa naqueles dias, mas parecia uma boa maneira de comemorar o fato de estarmos vivos, juntos de novo e na Irlanda.”

★ ★ ★

OS NAVIOS DE resgate transportaram muitos corpos, mas outros foram resgatados nas grutas e praias da Irlanda, para onde o mar os empurrara. O corpo de um homem foi encontrado numa praia agarrado a um fragmento de trinta centímetros de um barco salva-vidas, que depois acabaria nos arquivos da Hoover Institution, na Universidade de Stanford, com a madeira ainda ostentando a marca do Lusitania.⁴

O cônsul Frost encarregou-se de cuidar dos americanos mortos. Os corpos “importantes”, ou seja, os da primeira classe, foram embalsamados à custa do governo americano. “A morte fez uma curiosa obliteração de distinções sociais ou mentais, e com frequência achávamos que um cadáver era importante quando na verdade acabava sendo exatamente o oposto”, escreveu Frost. “A expressão mais comum era de serena tranquilidade, mas com um quê de perplexidade e

desgosto, como se um amigo confiável tivesse pregado uma peça que a vítima ainda não compreendera.”⁵ Os corpos desimportantes eram selados em caixões de chumbo, “para que pudessem ser devolvidos aos Estados Unidos quando se desejasse”.⁶

A Cunard não poupou esforços para numerar, fotografar e catalogar os cadáveres recuperados. O Corpo nº 1 era o de Catherine Gill, viúva de quarenta anos; o Corpo nº 91 era o do comissário de bordo McCubbin, para quem aquela deveria ser a última viagem antes da aposentadoria.⁷ Quase todos os mortos foram fotografados em caixões, embora um pareça estar num grande carrinho de mão, e uma criança pequena repouse em uma plataforma improvisada. Ainda usavam seus casacos, ternos, vestidos e joias. Uma mãe e a filhinha pequena, provavelmente encontradas juntas, compartilhavam um esquite. A mãe estava virada para a filha; a criança jazia com um braço sobre o peito da mãe. Parecia que a qualquer momento sairiam dali e continuariam vivendo. Outros transmitiam a mesma sensação de paz. Um belo homem de seus trinta e poucos anos e barba feita, o Corpo nº 59, estava elegantemente trajado de camisa branca, paletó de tweed, gravata borboleta de bolinhas e sobretudo escuro. As texturas eram reconfortantes; os botões do sobretudo brilhavam como novos.

Outras fotografias suplicam que imaginemos os últimos momentos. O Corpo nº 165 é de uma menina de vestido branco com a parte de cima rendada; cabelo estirado para trás, boca aberta como num grito, o aspecto geral de medo e dor. Uma vítima identificada apenas como Corpo nº 109 é uma mulher corpulenta que estava nua debaixo de um cobertor grosseiro, os cabelos ainda sujos de areia. Diferenciando-se de todos os outros corpos desse conjunto de fotografias, tinha os olhos fechados com força. As bochechas estavam

inchadas, os lábios bem apertados. Parecia estranhamente ainda tentar segurar o fôlego.

A imagem mais inquietante é a do Corpo nº 156, uma menina de cerca de três anos, levemente rechonchuda, com cabelos louros anelados, de pulôver com mangas muito compridas. O que incomoda é a expressão da criança. Ela parecia perturbada. Alguém espalhou flores sobre seu corpo, mas ela não foi apaziguada. Jazia num estrado de madeira, ao lado do que parecia ser um colete salva-vidas. A expressão era de fúria incontida.

O cônsul Frost achava a visão de tantas crianças afogadas difícil de expurgar dos pensamentos. Ele também era pai de uma menina. “Uma noite em minha casa, semanas depois do desastre, entrei num quarto com um fósforo aceso e topei inesperadamente com a forma adormecida da minha filha”, escreveu ele. Por um instante, sua mente foi lançada de volta a cenas que ele tinha visto nos necrotérios. “Juro a vocês que recuei como se tivesse deparado com uma serpente.”⁸

★ ★ ★

A BUSCA POR corpos ainda à deriva no mar continuou até junho, quando a Cunard sugeriu a Frost que era hora de suspender os trabalhos. Ele concordou. A busca foi suspensa em 4 de junho, mas os corpos continuaram a aparecer em terra até meados do verão. Quanto mais tarde eram encontrados, mais alto o número que recebiam, e piores as condições em que estavam. Dois homens foram encontrados numa praia no condado de Kerry em 14 e 15 de julho, a cerca de duzentas milhas, por mar, do lugar do naufrágio. Um deles usava roupa de clérigo e tinha “dentes perfeitos”, segundo um relatório sobre a descoberta, que dizia: “Boa parte do corpo foi devorada.”⁹ O segundo não tinha cabeça, braços ou pés, mas,

como uma criatura marinha tentacular, arrastava atrás de si todas as roupas — calças de sarja azul, camisa de flanela listrada de preto e branco, camiseta de lã, cuecas, suspensórios, um cinto, um chaveiro com sete chaves. Para incentivar relatos sobre novas descobertas, a Cunard ofereceu uma libra de recompensa. Frost ofereceu outra libra a quem recuperasse um corpo que pudesse ser comprovado como de um cidadão americano.¹⁰

Em 11 de julho de 1915, um americano chegou em terra, em Stradbally, Irlanda. De início as autoridades pensaram ser uma das vítimas do Lusitania e o designaram como Corpo nº 248. Mas não tinha sido um passageiro. Seu nome era Leon C. Thrasher, o americano que desaparecera em 28 de março, quando o SS Falaba foi torpedeado e afundado.¹¹ Passou 106 dias na água.

As pessoas que encontravam restos mortais os tratavam com grande respeito, apesar das condições geralmente grotescas. Assim aconteceu quando o corpo de um homem de meia-idade foi encontrado na península de Dingle, Irlanda, em 17 de julho, 71 dias depois do desastre.¹² As correntes e os ventos o levaram numa longa viagem pela borda sudoeste da Irlanda, antes de depositá-lo na baía de Brandon, a uma distância de cerca de 250 milhas de Queenstown. O corpo foi descoberto por um morador local, que informou à Real Polícia Irlandesa em Castlegregory, seis milhas a leste. Um sargento, J. Regan, partiu de imediato numa bicicleta, acompanhado de um policial, e logo chegou à cena, uma praia austera, mas linda. Ali encontrou o pouco que sobrara de um corpo aparentemente masculino. Era óbvio que o cadáver viera do Lusitania. Parte do colete salva-vidas ainda estava presa ao corpo, e havia outro pedaço por perto que trazia a marca do navio.

Não havia muitas dúvidas sobre sua identidade. Ao revistarem o que restava das roupas, as autoridades

encontraram um relógio com as iniciais V. O. E. S. gravadas na caixa e uma faca com a inscrição “Victor E. Shields”, além de uma carta endereçada ao “Sr. Victor Shields, aos cuidados do navio Lusitania”. A carta era datada de 30 de abril de 1915, um dia antes de o navio partir de Nova York. Num bolso, os funcionários acharam uma cópia de um programa de atrações do navio. Os documentos estavam ensopados e foram postos ao sol para secar.

O sargento Regan notou que a maré subia depressa, “por isso mandei buscar um lençol e coloquei o corpo nele, e o levei para um lugar seguro, longe da maré”. Depois montou na bicicleta e seguiu para uma agência dos telégrafos e enviou uma mensagem para o legista local, que respondeu não haver necessidade de sindicância. A polícia encomendou um caixão de chumbo com exterior de madeira, e no começo da noite Shields foi colocado num robe de flanela fina e encerrado dentro. O agente funerário levou o caixão para uma casa particular, onde ficou até o dia seguinte, quando a polícia o sepultou num cemitério próximo. “Tudo o que a polícia podia fazer foi feito”, escreveu o sargento Regan numa carta para o cônsul Frost. “Na verdade, não poderia fazer mais nem mesmo para um membro da família, e eu, em nome da polícia, transmito nossos sinceros pêsames à sra. Shields em sua hora de luto”.

Para famílias incrédulas, afligidas pela dor, era importante saber exatamente como seus entes queridos tinham morrido, se por afogamento, exposição aos elementos ou trauma físico. A família Shields levou isso ao extremo e mandou exumar o corpo. Queria uma necropsia, coisa fácil de pedir, mas difícil de obter. “Desnecessário dizer”, escreveu Frost, “que foi impossível convencer um médico experiente e de alta posição a dissecar restos mortais 75 dias depois da morte”.¹³ Frost conseguiu dois médicos mais jovens dispostos a realizar a tarefa. O caráter desse esforço ficou claro no relatório de um

dos médicos, o dr. John Higgins, cirurgião residente interino do Hospital do Norte de Cork.

A necropsia começou às 2h30 de 23 de julho, no escritório de um agente funerário; o outro médico faria sua necropsia no dia seguinte. Um encanador abriu o caixão de chumbo no qual Victor Shields jazia, e logo o cheiro de chumbo aquecido se misturou a outro tipo de odor. O cônsul Frost estava presente, mas Higgins notou que mais ou menos na metade do processo ele saiu, “quando foi chamado”.

Em vida, pelos cálculos de Higgins, Shields pesava uns noventa quilos. Naquele momento, o corpo estava “em avançado estado de decomposição”, anotou. Era dizer pouco. “As partes moles da face e da cabeça estavam inteiramente ausentes, incluindo o couro cabeludo”, escreveu Higgins. “Faltava a maioria dos dentes, incluindo os da frente. As mãos também estavam ausentes e as partes moles do braço direito. A panturrilha da perna direita estava quase ausente, assim como um pedaço da panturrilha esquerda. Os genitais estavam muito decompostos, a bem dizer ausentes.”

O sr. Shields estava lá, estirado, sorrindo para eles, mas não de um jeito cativante. “Examinei o crânio”, escreveu o dr. Higgins. “Externamente, estava exposto até a parte inferior do osso occipital.” O occipital forma a base da parte posterior do crânio. “Abri a caixa craniana e descobri que o cérebro estava decomposto demais para um exame, mas as membranas estavam intactas.” Tirou o cérebro e examinou o interior do crânio. Não encontrou indício de fratura na base nem no aqueduto cervical. Isso eliminava a possibilidade de morte por fragmentos em queda, ou qualquer outro trauma brusco na cabeça. Também não descobriu fraturas ao longo da coluna, ou pancadas nas costas. Os órgãos internos de Shields também não revelaram o que o matou, mas permitiram ao dr. Higgins ver o que restava do último almoço do homem a bordo do Lusitania. “O estômago continha mais ou menos meio litro

de uma massa verde semissólida, aparentemente alimento digerido pela metade, mas sem água.”

A ausência de uma causa evidente da morte era desconcertante. “Em minha opinião”, escreveu Higgins, “não há dano que explique a morte. Não há indício de afogamento; e a probabilidade é que a morte tenha resultado de choque ou exposição aos elementos, provavelmente o primeiro. Pelo conteúdo do estômago, parece que a morte sobreveio poucas horas depois da última refeição, possivelmente de duas a três horas.”

No fim das contas, a conclusão foi falecimento sem causa óbvia. O outro médico pensava o mesmo.

O peripatético sr. Shields foi devolvido ao caixão e despachado para os Estados Unidos. O cônsul Frost, em carta para Washington, elogiou o esforço da polícia depois da descoberta do corpo de Shields. “Seria um ato gracioso e muito louvável se o espólio do sr. Shields mandasse de duas a cinco libras esterlinas para o sargento e seus colegas, pelo excelente espírito com que se desincumbiram de suas obrigações.”

O mistério sobre o que teria matado Shields permaneceu, e a família foi condenada a ficar imaginando os horrores que ele teria suportado. Esse foi o destino de quase todos os parentes dos mortos. Não há dúvida de que para muitos passageiros a morte veio de repente e de surpresa. As dezenas de tripulantes que estavam no compartimento de bagagem no momento do impacto morreram na hora com a força da explosão do torpedo, mas jamais se soube exatamente quantos foram e quem eram. Passageiros foram esmagados por barcos salva-vidas que eram baixados. Os que sabiam nadar foram golpeados por cadeiras, caixas, vasos de plantas e outros destroços caídos dos conveses. E houve também os mais azarados, que vestiram os coletes de forma errada e foram encontrados boiando com a cabeça

submersa, as pernas para cima, como em algumas comédias diabólicas.

Fica-se imaginando o que teriam sido os minutos finais dos Cromptons e os filhos. Como é que se faz para salvar uma criança, quanto mais seis, sobretudo quando uma é um bebê e outra tem seis anos? Nenhum dos Cromptons sobreviveu. Cinco meninos jamais foram encontrados. O bebê, Peter Romilly Crompton, de nove meses, era o Corpo nº 214.

Booth, o presidente da Cunard, conhecia bem a família. “Minha perda pessoal também é muito grande”, escreveu ele, numa carta de 8 de março para o diretor da empresa em Nova York, Charles Sumner. “Todos nos unimos no mesmo sentimento sobre o terrível desastre do ‘Lusitania’, e é inútil tentar dizê-lo por escrito.”¹⁴ Sumner respondeu que a perda do navio e de tantos passageiros “é de uma tristeza para a qual não existem palavras”.¹⁵

★ ★ ★

OS MUITOS CORPOS não identificados nos três necrotérios puseram os funcionários da Cunard numa situação complicada, que precisava ser resolvida de imediato. Os corpos — cerca de 140 — começavam a decompor-se num ritmo acelerado pelo clima quente de primavera. A empresa decidiu fazer um sepultamento em massa. Cada corpo teria seu caixão; mães e bebês ficariam juntos; mas todos seriam enterrados em três escavações distintas, designadas pelas letras A, B e C, no cemitério da Igreja Velha, numa encosta de morro nos arredores de Queenstown.

A data escolhida foi 10 de maio, segunda-feira. No dia anterior e durante a noite, soldados cavaram sepulturas e agentes funerários encerraram os corpos em caixões, deixando as tampas abertas pelo maior tempo possível, para

facilitar identificações de última hora. Devido à escassez de veículos, os caixões foram transportados em turnos, a partir do começo da manhã de segunda-feira, mas três foram retidos para o cortejo fúnebre, marcado para a tarde.

Trens levaram enlutados e curiosos. Lojas fecharam, baixando persianas e cerrando janelas. Capitães de navio mandaram hastear bandeiras a meio mastro. Enquanto o cortejo avançava por Queenstown, uma banda marcial tocava a “Marcha Fúnebre”, de Chopin. Sacerdotes encabeçavam o cortejo, entre eles o padre Cowley Clark, de Londres, um sobrevivente do desastre. Os soldados e os demais iam atrás. Frost, o cônsul americano, também participou da caminhada. Militares e cidadãos ladeavam todo o trajeto, em pé, de cabeça descoberta em sinal de respeito. A rota que seguiram passou por colinas de um verde vivo, pontilhadas de flores silvestres e atravessadas aqui e ali pelo amarelo berrante dos tojos em flor. O céu estava claro e sem nuvens, e no porto ao longe barcos embicavam e cabeceavam sob a brisa leve, “a imagem da paz”, como escreveu um repórter, “que não dava indício algum da tragédia recente”.¹⁶

O cortejo com os três caixões chegou ao cemitério por volta das três da tarde e parou junto aos túmulos. Os muitos outros caixões, cada um deles num alongado losango de olmo, tinham sido depositados com cuidado no fundo, em duas camadas. Os números dos corpos e sua localização foram devidamente mapeados, de tal maneira que, se as fotografias e listas de objetos pessoais catalogados pela Cunard levassem a mais identificações, as famílias poderiam pelo menos saber o paradeiro exato de seus entes queridos.

Enquanto os três caixões eram baixados nas sepulturas, a multidão cantava “Abide with Me”. Seguiram-se tiros de armas de fogo, disparados por uma guarda cerimonial, e um pelotão de corneteiros tocou “The Last Post”, equivalente militar britânico do toque de silêncio. Soldados se juntaram para

tapar os túmulos. Uma fotografia mostra uma fila de meninos pequenos em cima de um monte de terra escavada, observando com ávido interesse os soldados que lá embaixo enchiam as fendas entre os caixões.

Foi uma cerimônia adorável, digna e muito comovente, mas esse sepultamento em massa teve um custo psicológico para os parentes que só mais tarde descobriram que seus entes queridos estavam enterrados ali. Segundo o cômputo final desses mortos anônimos feito pela Cunard, mais ou menos metade foi identificada depois, a partir de objetos pessoais e fotografias. Para algumas famílias, a ideia de um parente enterrado sozinho em lugar tão distante é intolerável. A família de Elizabeth A. Seccombe, uma mulher de 38 anos de Petersborough, New Hampshire, pediu ajuda ao cônsul Frost para recuperá-la e levá-la de volta para sua terra.¹⁷ Ela era filha de um capitão da Cunard que morrera alguns anos antes. Seu corpo era o nº 164, sepultado em 14 de maio na cova B, sexta fila, camada de cima.

Frost fez o que pôde. Disse que a posição de Seccombe no túmulo facilitava a localização do esquife. Embora fosse muito avarento com o dinheiro público americano, chegou até a oferecer cem libras esterlinas para cobrir os custos.

O governo britânico quis conceder, mas a assembleia legislativa local disse não, e essa decisão prevaleceu. Em parte, a assembleia foi influenciada por superstição local — “preconceito religioso”, nas palavras de Frost —, mas o que de fato queria era evitar precedente. Pelo menos outras vinte famílias tinham tentado exumar seus entes queridos sem êxito. A posição da assembleia, escreveu Frost, “é incompreensível para mim”.

O maior fardo, de longe, foi o carregado pelos parentes dos muitos passageiros e tripulantes cujos corpos nunca foram encontrados. Dos 791 passageiros que a Cunard deu como desaparecidos, apenas 173 corpos, ou cerca de 22%,

seriam recuperados, não havendo informações do paradeiro das outras 618 almas.¹⁸ A porcentagem de tripulantes foi ainda mais funesta, devido, sem dúvida, ao grande número de mortes no compartimento de bagagem quando o torpedo explodiu.

Alice e Elbert Hubbard nunca foram encontrados; nem Theodore Naish, de Kansas City. Em Queenstown, sua mulher, Belle, ficou alojada por algum tempo com Robert Kay, enquanto ele se recuperava do sarampo e esperava que o avô fosse buscá-lo. Joseph Frankum, que se amontoara com a família num barco salva-vidas não lançado ao mar nos últimos momentos do Lusitania, sobreviveu, assim como um dos filhos; mas a mulher, a filhinha bebê e o filho de quatro anos morreram. Nellie Huston jamais conseguiu despachar pelo correio aquela encantadora carta-diário na qual confessava que o tamanho do seu traseiro a impedia de ter acesso ao beliche. A carta foi encontrada numa bolsa boiando no mar. Os três membros da família Luck — Charlotte, de 34 anos, e seus dois filhos pequenos — também desapareceram. Alfred Vanderbilt jamais foi encontrado, apesar de uma recompensa de cinco mil dólares — uma fortuna, na época — oferecida pela família Vanderbilt. O amigo e companheiro de viagem de Charles Lauriat, Lothrop Withington, foi outro desaparecido.

A ausência de tantos corpos criou para as famílias dúvidas perturbadoras. Estariam seus entes queridos entre os cadáveres anônimos sepultados em Queenstown? Teriam ficado trancados em algum lugar dentro do casco, devido a uma imprudente tentativa de última hora de pegar objetos pessoais? Teriam sido vítimas da própria generosidade ou de covardia? Ou será que tiveram um destino parecido com o de uma mulher não identificada, cujo corpo acabou indo repousar na ilha de Straw, ao largo de Galway, onde foi encontrada pelo faroleiro? Ela usava o colete salva-vidas Boddy da forma correta e tinha ficado 36 dias à deriva.

Mães que perderam filhos ficariam pelo resto da vida imaginando seus últimos momentos ou se perguntando se, de alguma forma, por milagre, seus bebês não teriam sido salvos e estariam aos cuidados de outra pessoa. Norah Bretherton, a mulher de Los Angeles que entregara sua Betty a um estranho, foi poupada desse tipo de agonia. Betty era o Corpo nº 156. A mãe a sepultou no cemitério do convento das Ursulinas, em Cork. O filho de Bretherton sobreviveu.

Para famílias que aguardavam notícias, a ausência de um corpo as deixava suspensas entre a esperança e o luto. Certa mãe decidiu ir atrás e descobrir tudo o que pudesse sobre o filho desaparecido, Preston Prichard. Foi ajudada pelo filho sobrevivente, Mostyn, que viajou a Queenstown para indagar nos necrotérios. “O lugar está cheio de criaturas miseráveis como nós”, escreveu. Não encontrou vestígios do irmão. “É muito complicado saber o que fazer.”¹⁹

A sra. Prichard escreveu para dezenas de sobreviventes e, com base nas informações obtidas, escreveu para outras dezenas. Distribuiu um folheto com uma foto de Prichard e uma descrição minuciosa. Uma das pessoas com quem entrou em contato foi Grace French, a companheira de mesa de Prichard, que afirmou ter certeza de ser a última pessoa no navio a falar com ele. Em uma das várias cartas, French disse à sra. Prichard que pensava no filho dela com frequência e contou sobre a excursão interrompida que fizeram a bordo à procura de sua sócia. Escreveu ela: “Vejo seu rosto tão claramente na minha cabeça, tão queimado de sol, tão cheio de vida e de ambição.”²⁰

As muitas respostas lhe traçaram um novo quadro da viagem e das aflições e tristezas do último dia. Os missivistas relataram impressões furtivas de Prichard, destacando sua sociabilidade e popularidade, e contavam as próprias histórias. Na maioria das vezes, porém, os sobreviventes tentavam oferecer algum tipo de consolo, apesar de terem tido

apenas um contato superficial com Prichard, ou nem isso. Asseguravam à sra. Prichard que o filho, com sua destreza física, com certeza tinha ajudado mulheres e crianças até o último minuto.

Theodate Pope, sempre fiel às suas crenças espiritualistas, escreveu para a sra. Prichard em 4 de fevereiro de 1916. “Peço-lhe encarecidamente que não pense muito no que teria acontecido com a parte física do seu amado menino”, recomendou. “Não poderia ter sempre em mente que o que aconteceu com seu corpo, seja lá o que for, não afetou de forma alguma o seu espírito, que por certo vive e estará esperando a hora de reencontrá-la?”²¹

Uma passageira da segunda classe chamada Ruth M. Wordsworth, de Salisbury, Inglaterra, tentou explicar a disparidade entre o que de fato tinha acontecido no navio e as cenas de pesadelo evocadas pelos parentes mais próximos.

“Sei que somos tentados a imaginar as coisas mais terríveis; mas quero lhe dizer que, embora tudo tenha sido medonho, não foi tão pavoroso quanto você deve achar. Quando a coisa pega mesmo, Deus dá a cada um a ajuda de que precisa para viver ou morrer.” Descreveu a serenidade e ausência de pânico entre os passageiros. “Estavam calmos, muitos bastante animados, e todos tentavam fazer o mais razoável, os homens esquecendo de si e cuidando das mulheres e das crianças. Não havia muito que pudessem fazer, porque a inclinação impedia o lançamento da maioria dos barcos salva-vidas, mas faziam o melhor possível e se comportavam como homens.”²²

Dos quatro companheiros de cabine de Preston Prichard, a D-90, apenas um sobreviveu, o amigo Arthur Gadsden. O corpo de Prichard jamais foi recuperado, mas o volume vermelho que agora contém as respostas belamente arquivadas às cartas da sra. Prichard emana um senso surpreendentemente vívido de sua presença, como se de

alguma forma ele ainda residisse na visão periférica do mundo.

PARTE V

O MAR DE SEGREDOS

LONDRES

CULPA

O QUE ACONTECEU em seguida foi uma surpresa para o capitão Turner. Ainda que a causa do desastre fosse óbvia — um ato de guerra —, o Almirantado não perdeu tempo em lhe imputar a culpa. Qualquer pessoa familiarizada com as comunicações internas, ou “minutas”, arremessadas entre os escritórios das autoridades mais altas na semana seguinte ao desastre não teria a menor dúvida do afã com que a instituição tentou forjar uma acusação contra Turner. Numa delas, o próprio Churchill escreveu: “Devemos ir atrás do capitão sem trégua.”¹

Porém, antes que esse esforço pudesse começar, o juiz de instrução John J. Horgan, de Kinsale, Irlanda, fez uma sindicância por conta própria, para desgosto do Almirantado. Horgan alegou que a responsabilidade do inquérito era sua porque cinco mortos no Lusitania tinham sido depositados no seu distrito. O inquérito começou no dia seguinte ao afundamento, sábado, 8 de maio. Horgan convocou Turner como testemunha e, depois de ouvir suas declarações, elogiou o capitão pela coragem de ficar no navio até o último momento. Ao ouvir isso, Turner chorou. Em memórias posteriores, Horgan descreveu o capitão como um “homem corajoso, mas sem sorte”.²

Na segunda-feira, 10 de maio, o júri de Horgan divulgou seu veredito: que os oficiais e tripulantes do submarino e o

imperador da Alemanha tinham cometido “assassinato deliberado e por atacado”.³

Meia hora depois, chegou uma mensagem do Almirantado ordenando a Horgan que impedisse Turner de testemunhar. Escreveu Horgan: “Essa augusta instituição atrasou-se tanto nesta ocasião como quando deveria proteger o Lusitania de ataques.”⁴

★ ★ ★

O ALMIRANTADO FOI muito mais ágil em lançar os contornos de sua estratégia para atribuir culpa a Turner. No dia seguinte ao desastre, Richard Webb, diretor da Divisão Comercial do Almirantado, distribuiu um memorando de duas páginas, classificado como “Secreto”, no qual acusava Turner de ter ignorado instruções do Almirantado para navegar em ziguezague e “manter-se a razoável distância de promontórios salientes”. Em vez disso, escreveu Webb, Turner tinha “seguido por sua rota costumeira, a uma velocidade próxima de três quartos da que poderia conseguir desse navio. Dessa forma, manteve essa valiosa embarcação por um período desnecessariamente longo na área onde era mais provável que fosse atacada, num convite ao desastre”.⁵

Webb fez um pedido formal de investigação da Comissão Britânica de Naufrágios, sob a direção de Lorde Mersey, que conduzira os inquéritos sobre a perda de muitos navios, como o Titanic e o Empress of Ireland.

Na quarta-feira, 12 de maio, Webb intensificou o ataque ao capitão Turner. Em um novo memorando, escreveu que Turner “parece ter manifestado uma negligência quase inconcebível, obrigando-nos a concluir que é absolutamente incompetente ou que foi subornado pelos alemães”. Na margem esquerda, o primeiro lorde do Mar Fisher, em sua

letra furiosamente fulminante, anotou: “Espero que o capitão Turner seja preso de *imediato* depois da investigação, *seja qual for* o veredicto.”⁶

O Almirantado tomou a medida inédita de insistir que partes essenciais do planejado inquérito, sobretudo o interrogatório de Turner, fossem realizadas em sigilo.

★ ★ ★

O CÔNSUL AMERICANO Frost logo percebeu que o Almirantado tinha endurecido contra Turner. No domingo, 9 de maio, Frost fez uma visita ao almirante Coke, mais alta autoridade naval em Queenstown, acompanhado por dois adidos militares dos EUA que vieram de Londres para ajudar nos arranjos para o retorno dos mortos americanos.

O almirante Coke criticou abertamente Turner por navegar tão perto da costa e tão lentamente e leu em voz alta as advertências que tinha mandado para o Lusitania na sexta-feira. Mas o cônsul Frost ficou surpreso com a escassez de detalhes das mensagens. “Apenas fatos”, anotaria Frost mais tarde. “Nenhuma instrução ou interpretação. É verdade que Turner deveria ter ficado mais longe; mas não me pareceu de forma alguma que o Almirantado tinha cumprido suas obrigações para com ele.”⁷

Um dos adidos americanos, o capitão W. A. Castle, redigiu seu próprio relato sobre a reunião e notou que a ausência de um assunto em particular ficou bem evidente durante a conversa. “Fiquei impressionado com o fato de que o almirante, embora desejoso de justificar o Almirantado e suas medidas de proteção, não mencionou a presença de contratorpedeiros ou outros navios da Marinha.” Castle acrescentou que, durante a viagem de trem de volta para Londres, conversou sobre o assunto com um companheiro de

viagem, um tenente da Marinha Real, “que foi muito franco, embora eu imagine que falasse em tom confidencial, é claro, e disse que nem ele nem seus colegas oficiais conseguiam entender por que tantos barcos torpedeiros do tipo antigo, que podiam desenvolver 25 nós sem dificuldade e eram apropriados para proteger o navio em sua chegada, foram deixados em vários portos em vez de serem usados com essa finalidade, e disse que se tivessem posicionado um a boreste, outro a bombordo e um na frente do Lusitania, ele não poderia ser torpedeado”.⁸

★ ★ ★

É DIFÍCIL EXPLICAR por que o Almirantado havia de querer jogar a responsabilidade em Turner, uma vez que isolar a Alemanha como único ofensor ajudaria bem mais a gerar simpatia global pela Grã-Bretanha e a consolidar a animosidade contra o outro país. Porém, ao culpar Turner, o Almirantado esperava desviar a atenção das falhas que cometera na proteção do Lusitania. (Interrogado sobre o assunto na Câmara dos Comuns em 10 de maio de 1915, Churchill respondeu, friamente: “O tráfego mercante deve cuidar de si.”)⁹ Só que havia outros segredos a proteger, não apenas das atenções internas, mas também de observadores alemães — ou seja, o fato de que o Almirantado, por meio da Sala 40, sabia tanto sobre as viagens do U-20 que culminaram no ataque. Uma forma de proteger esses segredos era chamar a atenção para outra coisa.

O Almirantado encontrou mais uma motivação para agir assim quando, em 12 de maio, estações telegráficas da rede de escuta da Grã-Bretanha interceptaram uma série de mensagens do U-20, que, a caminho de casa, retomara as comunicações com sua base em Emden ao entrar no mar do

Norte. Essas mensagens chamaram uma atenção inédita no Almirantado. A Sala 40 pediu a todas as estações que as interceptaram para confirmar se tinham feito corretamente as transcrições e para enviar cópias assinadas e autenticadas.

Na primeira mensagem da série, Schwieger informava: “Afundei ao largo da Costa Sul da Irlanda um veleiro, dois navios a vapor e o LUSITANIA. Estou me dirigindo à foz do Ems.”¹⁰

O Almirantado recebeu-a às 9h49; a cópia decifrada foi assinalada como “Secretíssima”. Essa mensagem confirmava que o culpado era, de fato, o U-20, o submarino que vinham seguindo desde 30 de abril.

Naquela tarde, a Sala 40 recebeu a interceptação de uma resposta enviada a Schwieger pelo comandante da Frota de Alto-Mar da Alemanha, que dizia: “Minha mais alta gratidão ao comandante e aos tripulantes pelo êxito alcançado. Estou orgulhoso de sua proeza e faço votos para que retornem em segurança.”¹¹

Então veio uma terceira mensagem, enviada por Schwieger para sua base. Depois de informar em detalhes a latitude e a longitude do ataque ao Lusitania, o capitão acrescentou que tinha afundado o navio “por meio de um único torpedo”.¹²

Foi uma surpresa. Até então prevalecia na imprensa mundial a opinião de que o Lusitania tinha sido naufragado por dois torpedos, o que explicava as duas grandes explosões de que falavam os passageiros. Mas agora a bem informada Sala 40 sabia sem sombra de dúvida que Schwieger tinha disparado apenas um torpedo.

E entenderam que isso levantava questões delicadas: como era possível que um único torpedo afundasse um navio do porte do Lusitania? E, se não houve um segundo torpedo, o que, de fato, tinha causado a segunda explosão?

Perceberam também que a mensagem de Schwieger precisava ser mantida em segredo a qualquer custo, pois era exatamente esse tipo de conhecimento especial que poderia denunciar à Alemanha a existência da Sala 40.

★ ★ ★

QUANDO A INVESTIGAÇÃO de Mersey começou, em 15 de junho de 1915, o governo britânico tinha passado por um período de sublevações em meio a uma controvérsia sobre a escassez de projéteis na frente ocidental e o fracasso, a um alto custo em vidas e navios, do plano de Churchill para forçar passagem por Dardanelos. Outros homens dirigiam o Almirantado. Fisher tinha renunciado e Churchill fora aliado. Mas essas mudanças não aliviaram nem um pouco a campanha contra o capitão Turner.

Depois dos depoimentos públicos de várias testemunhas, incluindo Turner, que descreveu de forma sucinta sua experiência no desastre, Lorde Mersey convocou a primeira das sessões secretas e mais uma vez chamou o capitão para o banco das testemunhas. O principal advogado do Almirantado, Sir Edward Carson, procurador-geral, o interrogou com dureza, como se se tratasse do principal suspeito de um caso de homicídio. Ficou claro que Carson esperava provar que Turner ignorara as diretrizes do Almirantado, em particular as instruções para navegar pelo meio do canal.

Turner disse em seu testemunho que pelos seus padrões pessoais ele estava no meio do canal.¹³ Em circunstâncias normais, disse, passaria por Old Head of Kinsale tão perto quanto a uma milha de distância. De fato, uma fotografia do Lusitania mostra o navio passando a todo vapor por Old Head a um fio de cabelo, em termos marítimos. No momento do

ataque, pelas estimativas de Turner, o navio estava a doze milhas de distância, talvez quinze. (Anos depois, um mergulhador situou o naufrágio a 11,75 milhas de Kinsale Head.)

Carson também importunou Turner querendo saber por que o Lusitania ia a apenas dezoito nós quando foi torpedeado e pôs em dúvida a sensatez do plano do capitão de reduzir a velocidade para chegar à barra do Mersey, ao largo de Liverpool, a tempo de entrar no porto sem precisar parar. Carson argumentou que, se Turner ziguezagueasse à velocidade máxima, poderia ter escapado do submarino e, graças ao tempo consumido pelas frequentes mudanças de curso, ainda chegaria à barra a tempo. Carson deixou de mencionar o fato de que, embora Turner não estivesse em deliberado zigue-zague, as várias mudanças de curso que fez naquela manhã, para estabelecer sua posição usando pontos de referência em terra, descreveram esse movimento de resultado fatal: a última guinada a boreste o colocou diretamente na trajetória do U-20.¹⁴

O advogado de Turner, Butler Aspinall, maior especialista da Grã-Bretanha em direito marítimo, fez o possível para transformar a versão de Turner num relato coerente da última manhã do Lusitania e conquistar a simpatia de Lorde Mersey para o seu cliente. “Quero dizer que temos a grande vantagem de saber agora tanta coisa que ele não sabia então”, disse Aspinall. “Estamos examinando a questão com temperança, tendo o ensejo de examinar as cartas geográficas, e as circunstâncias com as quais estamos lidando não são as mesmas com as quais o capitão teria a oportunidade de lidar.”¹⁵

Ao todo, Lorde Mersey tomou os depoimentos de 36 testemunhas, incluindo passageiros, tripulantes e especialistas independentes. Na conclusão do inquérito, ele se opôs ao Almirantado e absolveu Turner de qualquer

responsabilidade pela perda do Lusitania. Em seu relatório, Mersey afirmou que Turner “exerceu seu discernimento da melhor maneira. Foi o julgamento de um homem hábil e experiente, e embora outros talvez tivessem agido de modo diferente, e quem sabe com mais êxito, ele não deve, em minha opinião, ser responsabilizado”.¹⁶ Mersey achou irrelevante que a Cunard tivesse fechado a quarta praça de caldeiras do navio. A redução de velocidade disso resultante, escreveu ele, “ainda fazia do Lusitania um navio consideravelmente mais rápido do que qualquer outro navio a vapor navegando no Atlântico”.¹⁷ Mersey atribuiu toda a culpa ao comandante do U-20.

Sem dúvida Turner ficou aliviado, mas, de acordo com o filho Norman, achava que tinha sido tratado de modo injusto. “Ficou muito ressentido com a forma com que, no inquérito (...) se tentou culpá-lo pelo afundamento e particularmente condená-lo por estar na rota em que estava.”¹⁸ Lorde Mersey parece ter compartilhado esse sentimento. Pouco depois, renunciou ao cargo de comissário de naufrágios, qualificando a investigação de “negócio sujo infernal”.¹⁹ A Cunard manteve Turner na lista de escalação de serviço de capitães.

Em nenhum momento no decorrer das sessões secretas do processo o Almirantado revelou que sabia das viagens do U-20, nem que medidas tomou para proteger o MHS Orion e outros navios militares. Além disso, o Almirantado não fez qualquer esforço para corrigir a conclusão de Lorde Mersey de que o Lusitania fora atingido por dois torpedos — apesar de a Sala 40 saber muito bem que Schwieger só tinha disparado um.

O inquérito também não insistiu em descobrir por que o Lusitania não foi desviado para a rota mais segura do canal do Norte, nem por que nenhuma escolta foi posta à sua disposição. Na verdade, são essas as grandes questões do caso do Lusitania: por que, levando em conta todas as

informações de que o Almirantado dispunha sobre o U-20; levando em conta a sua determinação anterior de oferecer escolta para os navios que chegavam ou de afastá-los para longe de qualquer problema; levando em conta que o navio transportava um carregamento crucial de munição de rifles e projéteis de artilharia; levando em conta que a inteligência da Sala 40 transformara em obsessão o rastreamento e a proteção do HMS Orion; levando em conta que o U-20 tinha afundado três embarcações no caminho a ser percorrido pelo Lusitania; levando em conta a visita apavorada de Booth, o presidente da Cunard, ao escritório da marinha em Queenstown na manhã de sexta-feira; levando em conta que a nova e mais segura rota do canal do Norte estava disponível; e levando em conta que passageiros e tripulantes esperavam ser escoltados para Liverpool pela Marinha Real — até hoje se pergunta *por que* o navio foi deixado sozinho, quando havia um assassino vezeiro de homens e navios no seu caminho?

Nada dizem sobre o assunto os registros da Sala 40 guardados nos Arquivos Nacionais do Reino Unido e no Churchill College, em Cambridge. Em parte alguma há o menor sinal de consternação pela perda de uma oportunidade tão clara de usar os frutos das atividades de inteligência da Sala 40 para salvar mil vidas.

A questão causou perplexidade a pelo menos um importante historiador naval, o falecido Patrick Beesly, que, durante a Segunda Guerra Mundial, foi oficial da inteligência naval britânica. As leis de sigilo da Grã-Bretanha o impediram de escrever sobre o assunto até os anos de 1970 e 1980, quando publicou vários livros, um deles sobre a Sala 40, segundo consta, um relato quase oficial. Ali ele abordou a controvérsia, mas obliquamente, declarando que se não houve um plano deliberado para pôr o Lusitania em perigo,

“tudo o que nos resta como explicação é uma trapalhada imperdoável”.²⁰

Entretanto, numa entrevista posterior, guardada nos arquivos do Museu Imperial da Guerra, em Londres, Beesly foi menos criterioso. “Como inglês e amante da Marinha Real”, disse, “prefiro atribuir essa falta a negligência, mesmo a grosseira negligência, mais do que a uma conspiração para pôr o navio de forma deliberada em perigo”. Mas acrescentou: “com base no considerável volume de informações agora disponíveis, sou relutantemente levado a declarar que, ao ponderar, a explicação mais provável é que houve de fato um conluio, embora imperfeito, para pôr o Lusitania em risco e envolver os Estados Unidos na guerra”. Pois muito se fez pelo Orion e por outros navios de guerra, escreveu ele, e nada pelo Lusitania. Ele lutou muito com essa questão. Por mais que rearranjasse indícios, acabava voltando à conspiração. Disse ele: “Se isso é inaceitável, será que alguém poderia dar outra explicação para essas circunstâncias muito, muito curiosas?”²¹

A ausência de escolta também surpreendeu os advogados da Cunard. Em um longo memorando confidencial sobre a sindicância de Mersey, preparado para ajudar um advogado de Nova York a defender a empresa em dezenas de ações de responsabilização, o escritório da Cunard em Londres escreveu: “No tocante à questão do comboio, Sir Alfred Booth esperava e contava que o Almirantado enviasse contratorpedeiros para encontrar e escoltar o navio. Havia contratorpedeiros em Queenstown e nenhuma explicação foi dada para a ausência de comboio, exceto a declaração do sr. Winston Churchill de que era impossível para o Almirantado escoltar navios mercantes.”²² O memorando não fez referência ao fato de que, na verdade, o Almirantado tinha escoltado navios mercantes no começo do ano.

A questão também perturbava passageiros, tripulantes e moradores de Queenstown. O segundo piloto Albert Bestic

escreveu, mais tarde, que em vista da advertência alemã em Nova York e do conhecimento que o Almirantado tinha das novas atividades de submarinos, algum tipo de força de proteção deveria ter sido providenciada. “Mesmo um contratorpedeiro dando voltas em torno do transatlântico quando ele entrou na zona de perigo teria diminuído o risco, talvez até mesmo deixado o Lusitania imune a ataques com a consequente perda de vidas.”²³ Um dos mais destacados capitães da Cunard, James Bisset, que servira sob o comando de Turner e era capitão do HMS Caronia quando os dois navios se encontraram ao largo de Nova York logo depois da partida, escreveu num relato: “Não ter oferecido escolta naval ao navio nas águas estreitas, quando ele se aproximava do seu destino, foi mais extraordinário ainda quando se leva em conta que nada menos do que 23 navios mercantes britânicos tinham sido torpedeados e afundados por U-boats alemães perto das costas da Grã-Bretanha e da Irlanda nos sete dias anteriores.”²⁴

Se uma escolta teria mesmo impedido o desastre, nem o próprio Turner tinha muita certeza. “Talvez”, disse ele, durante um depoimento no inquérito do juiz de instrução de Kinsale, “mas é uma dessas coisas que ninguém jamais saberá. Pode ser que o submarino tivesse torpedeado os dois”.²⁵

★ ★ ★

OUTRO MISTÉRIO CERCAVA a segunda explosão dentro do Lusitania. Sua causa seria debatida ao longo de um século, com conversas sinistras sobre munição que teria explodido e um carregamento secreto de materiais explosivos. É bem possível que houvesse explosivos escondidos a bordo, mas, se havia, essa não foi a causa da segunda explosão, nem contribuiu para a velocidade com que o navio afundou.

Nenhum dos numerosíssimos relatos deixados por sobreviventes descreve o vívido cataclismo que uma explosão desse tipo provocaria. A culpa também não deve ter sido da munição de rifles. Testes realizados anos antes haviam determinado que aquele tipo de munição não explodiria em massa quando exposto ao fogo, e foi isso que levou o Departamento de Comércio e Trabalho dos Estados Unidos a aprovar a remessa de carregamentos dessa natureza a bordo de navios de passageiros.²⁶

Uma teoria mais plausível afirmava que, quando o torpedo atingiu o transatlântico, abalou-o com tal violência que uma nuvem de pó de carvão explosivo encheu as carvoeiras vazias, e estas pegaram fogo.²⁷ Há indícios de que uma nuvem de fato se formou. Um foguista que estava em pé no centro de uma praça de caldeiras disse que ouviu o estrondo do torpedo e de repente foi envolvido pelo pó. Mas essa nuvem aparentemente não pegou fogo: o foguista sobreviveu. Também nesse caso os relatos de sobreviventes não descrevem a feroz convulsão que um incêndio desse tipo teria produzido. Uma investigação realizada por engenheiros forenses concluiria que o ambiente em que o carvão do navio estava estocado era úmido demais, em parte devido à condensação no casco, para criar condições propícias a uma detonação.²⁸

O que deve ter causado a segunda explosão foi a ruptura de uma rede de vapor principal, que transportava vapor sob extrema pressão. Era o que Turner achava desde o início.²⁹ A fratura pode ter sido causada pela força direta da explosão inicial, ou pela água fria do mar penetrando na Praça das Caldeiras nº 1 e entrando em contato com a tubulação superaquecida ou seus acessórios, criando uma condição potencialmente explosiva conhecida como choque térmico. O fato é que, tão logo o torpedo explodiu, a pressão de vapor dentro do navio desabou. Um engenheiro na sala de turbina

de alta pressão de boreste informou que na rede principal ela caiu “para cinquenta libras por segundo”,³⁰ mais ou menos um quarto do que deveria.

★ ★ ★

NO FIM DAS contas, o ataque de Schwieger ao Lusitania teve êxito graças a uma confluência casual de forças. Mesmo a mais minúscula alteração num único vetor poderia ter salvado o navio.

Se o capitão Turner não tivesse esperado duas horas extras para receber os passageiros do Cameronia, provavelmente teria passado por Schwieger no nevoeiro, quando o U-20 estava submerso e a caminho de casa. Além disso, mesmo o pequeno atraso provocado pelo desembarque de último minuto da sobrinha de Turner pode ter exposto o navio ao perigo. Mais importante ainda, se Turner não tivesse sido obrigado a desligar a quarta chaminé para economizar, poderia ter atravessado o Atlântico a 25 nós, percorrendo mais 110 milhas por dia, e estar a salvo em Liverpool antes mesmo de o U-boat entrar no mar Celta.

O nevoeiro também foi um fator importante. Tivesse persistido por mais meia hora, um navio não teria avistado o outro, e Schwieger continuaria sua viagem.

E houve o fato milagroso do ataque do submarino ter êxito. Não tivesse o capitão Turner feito aquela virada final para boreste, o U-20 não teria a menor esperança de alcançá-lo. E tem mais: o torpedo de fato funcionou. Contrariando a própria experiência e o índice de falhas de 60% calculado pela marinha alemã, ele fez exatamente o que se esperava que fizesse.

E não só isso, como também atingiu com precisão o lugar certo no casco do Lusitania para provocar o desastre,

permitindo que a água enchesse as carvoeiras longitudinais de boreste e causasse a inclinação fatal.³¹ Ninguém que tivesse familiaridade com a construção naval e a dinâmica dos torpedos imaginaria que apenas um projétil fosse capaz de afundar um navio do porte do Lusitania, menos ainda em meros dezoito minutos. O ataque anterior de Schwieger ao Candidate exigiu um torpedo e múltiplos projéteis do seu canhão de convés; naquele mesmo dia, um ataque ao Centurion precisou de dois torpedos. E quase exatamente um ano depois, em 8 de maio de 1916, Schwieger necessitaria três torpedos para afundar o transatlântico Cymric, da White Star, que ainda assim permaneceu à tona por mais 28 horas. Em tamanho, esses três navios eram frações do Lusitania.

Sem contar que Schwieger superestimou a velocidade do transatlântico. Calculou 22 nós, quando na verdade a embarcação ia a apenas dezoito. Tivesse avaliado a velocidade de forma correta e regulado o tiro, o torpedo teria atingido o casco bem mais atrás, a meio navio, possivelmente com efeito menos catastrófico, e sem dúvida os tripulantes mortos de imediato no compartimento de bagagem teriam sobrevivido para ajudar a lançar os barcos salva-vidas. A rede de vapor podia não falhar. Se Turner tivesse conseguido manter o navio sob controle, talvez o levasse até Queenstown, ou o encalhasse, ou mesmo tirasse a maior vantagem possível de sua extraordinária agilidade para virar e abalroar o U-20.

Entretanto, também é provável que, se o Lusitania não estivesse tão visivelmente avariado, Schwieger voltasse para um segundo tiro.

Na verdade, a única sorte daquela sexta-feira foi o tempo. A água estava extraordinariamente calma, o dia ensolarado e cálido. Até um mar modestamente agitado teria varrido os sobreviventes dos seus remos, caixas e tábuas flutuantes, e é bem provável que tivesse inundado os barcos salva-vidas

superlotados. A certa altura, o barco do sobrevivente Ogden Hammond tinha 75 pessoas dentro; suas bordas estavam apenas quinze centímetros acima da água. As condições benignas do dia salvaram dezenas de vidas, talvez centenas.

WASHINGTON, BERLIM, LONDRES

O ÚLTIMO ERRO

POR VÁRIOS DIAS depois do afundamento, Wilson não fez nenhuma declaração pública sobre o assunto. Manteve sua rotina normal. Jogou golfe no sábado de manhã imediatamente após o ataque, deu uma volta de carro à tarde e foi à igreja no domingo de manhã. Durante uma conversa em seu escritório, comentou com seu secretário, Joe Tumulty, que sabia que sua reação fria talvez incomodasse algumas pessoas. “Se eu parasse para pensar naqueles trágicos artigos que aparecem diariamente nos jornais sobre o Lusitania, ficaria furioso com tudo e temo que, ao agir com referência a essa situação, eu não seja justo com ninguém. Não me atrevo a agir com injustiça e não posso me deixar levar por meus próprios sentimentos arrebatados.”¹

Percebendo que Tumulty discordava, Wilson disse: “Imagino que você me ache frio, indiferente, um pouco menos do que humano, mas está enganado, meu caro, pois passei muitas horas sem dormir pensando nessa tragédia. Ela paira sobre mim como um terrível pesadelo. Pelo amor de Deus, como pode um país que se diz civilizado perpetrar ato tão horroroso.”

Wilson achava que, se fosse ao Congresso pedir uma declaração de guerra, este a concederia. Mas ele não acreditava que o país estivesse preparado para esse tipo de envolvimento. Disse a Tumulty: “Se eu aconselhasse uma

ação radical agora, temo que só teríamos ressentimento e desgosto.”

De fato, à exceção de uma ruidosa facção a favor da guerra encabeçada pelo ex-presidente Teddy Roosevelt, a maioria dos americanos parecia partilhar a relutância de Wilson.² Havia muita raiva, sim, mas nenhum clamor por guerra, nem mesmo de jornais historicamente belicosos como o *Louisville Courier-Journal* e o *Chicago Tribune*. Em Indiana, jornais que serviam a comunidades menores recomendavam prudência e apoio ao presidente, de acordo com estudo sobre a reação do estado ao desastre feito por um historiador. Os jornais “diários de seis ou oito páginas e os semanários eram unânimes em seu desejo por paz”. Petições chegavam à Casa Branca aconselhando cautela. A Assembleia Legislativa do Tennessee aprovou uma resolução manifestando confiança em Wilson e recomendando os moradores do estado “a evitarem atos ou declarações imoderados”. O Legislativo da Louisiana também deu seu apoio e advertiu que a crise “exige temperança, deliberação, firmeza e precisão de raciocínio da parte daqueles a quem foi confiado o poder de administrar”. Os alunos do Rush Medical College, em Chicago, entraram no debate com um abaixo-assinado em que expressavam “confiança na sagacidade e na paciência do nosso presidente” e aconselhavam-no a manter sua política de neutralidade. Estudantes de odontologia da Universidade de Illinois usaram seu tempo para fazer o mesmo.

Na Alemanha, a reação popular ao afundamento do Lusitania foi exultante. Um jornal de Berlim declarou o 7 de maio “o dia que marcou o fim da época de supremacia inglesa nos mares”³ e proclamou: “Os ingleses já não conseguem proteger o comércio e o transporte nem mesmo em suas águas costeiras; seu maior, mais belo e rápido transatlântico foi a pique.” O adido militar da Alemanha em Washington disse aos repórteres que a morte dos americanos a bordo

finalmente mostraria ao país a verdadeira natureza da guerra. “Os Estados Unidos não sabem quais são as condições”, disse ele. “Vocês leem sobre milhares [de] russos ou de alemães mortos e passam adiante sem se afligirem. Com isso, vão entender.”⁴

★ ★ ★

WILSON FICOU CALADO até o começo da noite de segunda-feira, 10 de maio, quando foi à Filadélfia dar uma palestra já programada para quatro mil cidadãos recém-formados. Tinha visto Edith de tarde e, quando chegou ao evento, ainda estava perturbado pelos efeitos emocionais do encontro. Em seu discurso, ele falou da importância dos Estados Unidos como uma força para instilar a paz no mundo e da necessidade de o país mostrar firmeza mesmo em face da tragédia do Lusitania. Usou um rascunho, não um texto pronto, e improvisou o tempo todo, o que não foi a melhor opção devido ao seu estado emocional. “Há homens orgulhosos demais para lutar”, disse ele à plateia. “Há países tão certos que não precisam convencer os outros pela força de que estão certos.”⁵

Eram sentimentos elevados, mas a frase “orgulhosos demais para lutar” errou o alvo. Os Estados Unidos não queriam ir à guerra, mas a questão nada tinha a ver com serem orgulhosos demais para lutar. Um republicano favorável à guerra, o senador Henry Cabot Lodge, qualificou-a de “provavelmente a frase mais infeliz que [Wilson] já cunhou”.⁶

Wilson disse a Edith que falou sob a influência de uma névoa emocional causada pelo amor que sentia por ela. Numa carta redigida na terça-feira de manhã, ele escreveu: “Não sei ao certo o que eu disse na Filadélfia (andando de carro pela rua no crepúsculo, fiquei um pouco confuso, sem saber se estava na Filadélfia ou em Nova York!) porque meu coração

estava tumultuado pelo maravilhoso encontro de ontem e pelo pungente apelo e doçura do bilhetinho que você deixou comigo; mas muitas outras coisas clarearam em minha cabeça.”⁷

Durante toda a terça-feira, Wilson se ocupou de um protesto que planejava apresentar à Alemanha sobre o Lusitania. Datilografando em sua máquina portátil da Hammond, ele buscava o tom exato — firme e direto, mas não belicoso. No começo da noite de quarta-feira, estava pronto. Escreveu para Edith: “Acabei de dar os últimos retoques em nossa nota para a Alemanha e agora me volto — com que alegria! — para falar com você. Tenho certeza de que estive ao meu lado a noite toda, pois uma estranha sensação de paz e amor me acompanhava enquanto escrevia.”⁸

Wilson enviou a nota a despeito das objeções do secretário de Estado Bryan, que achava que para serem inteiramente justos e neutros os Estados Unidos deveriam apresentar também um protesto à Grã-Bretanha, condenando sua interferência no comércio. Wilson recusou a sugestão. Em sua nota, mencionou não apenas o Lusitania, mas também o Falaba e a morte de Leon Thrasher, o bombardeio do Cushing e o ataque ao Gulfight. Mencionando o que chamou de “a sagrada liberdade dos mares”, disse que os submarinos, quando usados contra navios mercantes, eram por sua natureza armas que violavam “muitos princípios sagrados de justiça e humanidade”.⁹ Pediu à Alemanha que repudiasse os ataques, que fizesse as reparações necessárias e que tomasse providências para que aquilo não voltasse a acontecer. Mas teve o cuidado de lembrar “os laços especiais de amizade” que de há muito existiam entre os Estados Unidos e a Alemanha.

O protesto de Wilson — a chamada Primeira Nota sobre o Lusitania — foi o disparo inicial do que se tornaria uma guerra no papel com dois anos de duração, repleta de protestos

estadunidenses e respostas alemãs, feita contra um pano de fundo de novos ataques a navios neutros e de revelações de que espiões alemães atuavam nos Estados Unidos. Wilson fez o que pôde para manter o país neutro em ação e em espírito, mas o secretário Bryan achou que ele não se esforçava o suficiente e renunciou em 8 de junho de 1915. Sua renúncia foi universalmente condenada, com editores comparando-o a Judas Iscariotes e a Benedict Arnold. O *News-Times*, de Goshen, Indiana, afirmou: “O cáiser agraciou com a Cruz de Ferro serviços menos meritórios do que os prestados pelo sr. Bryan.”¹⁰ Em carta a Edith Galt, Wilson descreveu Bryan como “traidor”.¹¹ Substituiu-o pelo segundo homem do departamento, o subsecretário Robert Lansing, que àquela altura já desejava a guerra.

No entanto, Wilson tinha motivos para comemorar. Em carta datada de 29 de junho de 1915, Edith finalmente concordou em casar-se com ele. O casamento foi em 18 de dezembro de 1915, numa cerimônia simples na Casa Branca. No fim daquela noite, o casal partiu em lua de mel, viajando num vagão ferroviário particular para Hot Springs, Virgínia. Na ceia jantaram salada de frango. Enquanto o trem chegava à estação na manhã seguinte, um homem do Serviço Secreto chamado Edmund Starling olhava para dentro da sala de visitas do vagão quando, segundo escreveria mais tarde, viu “uma figura de cartola, fraque e calças cinza, de costas para mim, mãos nos bolsos, todo feliz dançando a jiga”.¹²

Enquanto Starling observava, Wilson, ainda sem notar sua presença, deu um pulo batendo os saltos no ar e cantou: “*Oh, you beautiful doll! You great big beautiful doll!*” [Oh, linda boneca! Minha grande boneca lindona!].

★ ★ ★

A CAMPANHA ALEMÃ de U-boats se intensificava e diminuía conforme a influência crescente ou minguante dentro do governo de facções favoráveis ou contrárias à guerra submarina contra navios mercantes. O próprio cáiser Wilhelm demonstrou certa repugnância aos ataques contra navios de passageiros. Em fevereiro de 1916 disse ao comandante da frota, almirante Scheer: “Se eu fosse capitão de um U-boat, jamais torpedearia um navio sabendo haver mulheres e crianças a bordo.”¹³ No mês seguinte, o mais alto defensor alemão de uma guerra irrestrita, o secretário de Estado Alfred von Tirpitz, renunciou, movido pela frustração. Isso provocou uma nota de simpatia de uma fonte inesperada — o ex-primeiro lorde do Mar da Grã-Bretanha, Jacky Fisher. “Meu velho Tirps”, escreveu ele, e insistiu com Tirpitz para que “se animasse”: “Você é o único marinheiro alemão que compreende a Guerra! Mate o inimigo e não seja morto. *Não o culpo nesse negócio dos submarinos*. Eu teria feito o mesmo, só nossos idiotas aqui na Inglaterra não acreditariam se eu lhes dissesse. Bem, até mais!”¹⁴

Assinou com o fecho costumeiro: “Seu até que o inferno congele, Fisher.”

Em junho de 1916, o cáiser baixou uma ordem proibindo ataques contra todos os grandes navios de passageiros, mesmo quando obviamente britânicos. Além disso, impôs tantas restrições aos comandantes de U-boat sobre como e quando atacar navios, que a marinha alemã, em protesto, suspendeu todas as operações contra navios mercantes em águas britânicas.

Mas o Lusitania continuou a ser um ponto de atrito. Os protestos do presidente Wilson não provocaram a resposta que ele julgava adequada — para grande satisfação do diretor da inteligência naval da Grã-Bretanha, Blinker Hall, que dizia que qualquer demora para resolver o caso do Lusitania era “vantajosa para a causa dos aliados”.¹⁵

O Kapitänleutnant Schwieger fazia a sua parte para piorar as relações entre os Estados Unidos e a Alemanha.¹⁶ Em 4 de setembro de 1915, numa patrulha durante a qual afundou dez navios a vapor e uma barca de quatro mastros, torpedeou o navio de passageiros Hesperian, matando 32 passageiros e tripulantes.

Era evidente que o Hesperian estava deixando o porto, com destino a Nova York, e era muito pouco provável que transportasse munição ou qualquer outro tipo de contrabando. Em sua carga, levava o cadáver de uma vítima do Lusitania, Frances Stephens, rica canadense que finalmente era transportada de volta para Montreal.

★ ★ ★

WILSON FOI REELEITO em 1916. Jogava golfe quase todos os dias, em geral com a nova sra. Wilson. Jogavam até na neve: Starling, do Serviço Secreto, pintava de vermelho as bolas de golfe para torná-las mais visíveis. Eles costumavam fazer passeios de carro pela zona rural, passatempo que Wilson adorava. O casamento alegrou seu espírito e aliviou sua solidão. Como a sra. Wilson anterior, Edith se tornou uma conselheira de confiança, que ouvia as primeiras versões de seus discursos, fazia a crítica de suas diversas notas à Alemanha e de vez em quando dava conselhos.

Fora da Casa Branca, as muitas notas de Wilson e as respostas que recebia da Alemanha se tornaram alvo de humor sarcástico, como quando um editor escreveu: “Querido cáiser, apesar da correspondência anterior sobre o assunto, outro navio com cidadãos americanos a bordo foi afundado. Nessas circunstâncias, somos obrigados a informá-lo, a despeito da mais absoluta afabilidade, de que a repetição do incidente exigirá, necessariamente, o envio de outra nota do

governo muito respeitável e amante da paz de sua majestade.”¹⁷

Mesmo em dezembro de 1916, Wilson acreditava que seria capaz de manter os Estados Unidos neutros e, mais ainda, que ele próprio poderia servir de mediador nas negociações de um acordo de paz. Criou ânimo, portanto, quando naquele inverno a Alemanha declarou que talvez considerasse a possibilidade de buscar a paz com a Grã-Bretanha, respeitadas algumas condições. A Grã-Bretanha rejeitou a oferta de imediato, descrevendo-a como uma tentativa alemã de declarar vitória, mas para Wilson era a última esperança de futuras negociações. O embaixador da Alemanha nos Estados Unidos, conde Johann-Heinrich von Bernstorff, reforçou o otimismo de Wilson, dando a entender que a Alemanha estava de fato decidida a iniciar negociações de paz.

Mas Bernstorff costumava ser mais otimista do que os fatos permitiam e tinha um entendimento bem limitado de uma nova e drástica mudança no modo de pensar do seu governo.

★ ★ ★

NA ALEMANHA, OCORRIA uma mudança paradoxal. Mesmo quando seus líderes pareciam manobrar em direção à paz, a facção do governo que favorecia uma guerra submarina irrestrita ganhava terreno. Eram oficiais que queriam ter autoridade para afundar *todos* os navios mercantes que entrassem na zona de guerra, neutros ou não — incluindo embarcações americanas. Em parte, a mudança foi impulsionada pelo entusiasmo da opinião pública alemã, que, assustada com a carnificina nas trincheiras, passara a ver o U-boat como arma milagrosa — *Wunderwaffe* — que, se utilizada numa guerra total, rapidamente deixaria a Grã-

Bretanha de joelhos. Isso coincidiu com uma mudança fundamental no pensamento naval alemão, para a qual Schwieger e o U-20 muito contribuíram.

Durante todo o outono de 1916, Schwieger continuou sua atuação exemplar como comandante de submarino, afundando um navio atrás do outro, mas no começo de novembro meteu-se em apuros. Quando retornava de uma patrulha de três semanas de duração na costa oeste da Grã-Bretanha, seu navio encalhou durante um nevoeiro, a cerca de seis metros da costa dinamarquesa. Enviou um pedido ajuda. A resposta foi avassaladora. O almirante Scheer despachou contratorpedeiros para lá, com a missão de tentar soltar o U-20, além de todo um esquadrão de batalha — cruzadores e encouraçados — encarregado de dar proteção. Apesar disso, o U-20 continuava atolado. Schwieger recebeu ordem para destruir o navio e impedir que caísse em poder do inimigo. Ele explodiu dois torpedos na proa. Se a intenção era destruir o navio, falhou. A proa ficou danificada, mas o resto do submarino e o seu canhão permaneceram intactos, cravados cerca de 4,5 metros na areia e perfeitamente visíveis.

Nesse meio-tempo, em Londres, a Sala 40 começou a fazer interceptações que indicavam a ocorrência de qualquer coisa de extraordinária. O livro de registros da Sala 40 anotou: “Grande exaltação e atividade.”¹⁸ O Almirantado despachou um submarino para o local, e seu comandante encontrou quatro encouraçados, conseguindo torpedear dois deles, avariando ambos, mas sem afundar nenhum.

O episódio teve um efeito cristalizador na estratégia naval alemã. De início, o cáiser Wilhelm repreendeu o almirante Scheer por colocar em risco tantos navios por causa de um submarino. Mas Scheer explicou que a força dos U-boats tinha suplantado a Frota de Alto-Mar como principal ofensiva da marinha alemã. A frota, escondida em suas bases

enquanto ostensivamente aguardava o momento da grande batalha, não conseguira nada. Portanto, disse Scheer a Wilhelm, a frota “terá que se dedicar a uma única tarefa — levar os U-boats em segurança para o mar e trazê-los de volta para casa em segurança”.¹⁹ Scheer argumentou que o U-20 tinha importância especial, porque se a Marinha Real tivesse conseguido destruir ou capturar o U-boat que afundara o Lusitania, “seria boa notícia para o governo britânico”.

Ele disse a Wilhelm que, para preservarem sua audácia — seu “ardor” —, os tripulantes de submarino precisavam ter plena certeza de que não seriam abandonados em caso de dificuldades. “Para nós”, declarou Scheer, “cada U-boat tem uma importância tão grande que vale a pena arriscar toda a frota disponível para lhe dar assistência e suporte”.²⁰

A essa altura, a frota alemã de U-boats era tão numerosa que finalmente tinha potencial para se tornar uma força magnífica. Se em maio de 1915 a marinha só dispunha de trinta U-boats, em 1917 tinha mais de cem, muitos deles maiores e mais poderosos do que o U-20 de Schwieger, e portadores de mais torpedos. Com essa nova e robusta frota pronta para atuar, a pressão para utilizá-la plenamente era cada dia maior.

Um almirante alemão, Henning von Holtzendorff, apresentou um plano tão irresistível que foi endossado tanto por defensores quanto por oponentes da guerra irrestrita. Ao soltar os U-boats alemães e permitir que seus capitães afundassem *qualquer* embarcação que entrasse na “zona de guerra”, Holtzendorff propunha terminar a guerra em seis meses. Nem cinco, nem sete, mas em seis. Ele calculou que, para ter êxito, o plano deveria ser lançado em 1º de fevereiro de 1917, nem um dia depois. Não faria a menor diferença se a campanha envolvesse os Estados Unidos na guerra, argumentava ele, pois ela acabaria antes que as forças americanas pudessem se mobilizar. O plano, como seu

equivalente terrestre, o plano Schlieffen, era um modelo de pensamento metódico alemão, embora ninguém parecesse perceber que ele também incorporava uma grande dose de ilusão. Gabava-se Holtzendorff: “Dou minha palavra, como oficial de marinha, que nenhum americano porá os pés no Continente!”²¹

Em 8 de janeiro de 1917 os principais líderes civis e militares da Alemanha se reuniram no castelo de Wilhelm em Pless para examinar o plano, e na noite seguinte o cáiser, na qualidade de comandante militar supremo, assinou uma ordem para executá-lo, decisão que se mostraria uma das mais fatídicas de toda a guerra. Em 16 de janeiro, o Ministério do Exterior da Alemanha enviou um anúncio da nova campanha para o embaixador Bernstorff, em Washington, com instruções para que fosse entregue ao secretário Lansing em 31 de janeiro, véspera do lançamento da campanha. A escolha do momento era uma afronta a Wilson: não dava oportunidade para protestar ou negociar, e até coincidia com o esforço de Bernstorff para promover a ideia de que a Alemanha de fato desejava a paz.

Wilson ficou indignado, mas preferiu não interpretar a declaração em si como suficiente para justificar uma guerra. O que ele ainda não sabia é que houvera uma segunda mensagem, secretíssima, anexada ao telegrama que Bernstorff recebera, e que ambos os telegramas tinham sido interceptados e retransmitidos para a divisão de inteligência de Blinker Hall no Velho Prédio do Almirantado em Londres, que então supervisionava um segundo e singularmente sensível componente das operações da Sala 40 — a interceptação de comunicações diplomáticas alemãs e, incidentalmente, americanas.

★ ★ ★

O PRIMEIRO DOS homens de Hall a perceber a importância do segundo telegrama foi um dos seus principais decifradores de códigos, o capitão de corveta Nigel de Grey. Na manhã de 17 de janeiro de 1917, uma quarta-feira, Hall e outro colega cuidavam de questões de rotina quando Grey entrou no escritório.

— D.D.I. — disse ele, usando as iniciais de Diretor da Divisão de Inteligência —, gostaria de envolver os Estados Unidos na guerra?

— Claro, meu rapaz — respondeu Hall. — Por quê?²²

De Grey lhes contou que chegara uma mensagem “bastante surpreendente”. Fora interceptada no dia anterior, e De Grey ainda não conseguira ler o texto inteiro, mas o que já tinha decifrado parecia quase improvável demais para ser plausível.

Hall leu a parte decifrada três ou quatro vezes, em silêncio. “Não me lembro de uma época em que eu tivesse ficado mais animado”, escreveu.

Mas, quase com a mesma rapidez, percebeu que a natureza extraordinária da mensagem apresentava um desafio. Revelar o texto de imediato não só colocaria em risco o segredo da Sala 40, mas também levantaria dúvidas sobre a credibilidade da mensagem, pois o que ela propunha com certeza provocaria incredulidade.

O telegrama era do ministro de Exterior da Alemanha, Arthur Zimmermann, escrito num código que a Sala 40 não conhecia. O processo de conversão do texto para inglês coerente foi lento e difícil, mas aos poucos os elementos essenciais da mensagem apareceram, como uma fotografia revelada numa sala escura. Ela instruía o embaixador da Alemanha no México a oferecer ao presidente mexicano Venustiano Carranza uma aliança, a entrar em vigor se a nova campanha de submarinos atraísse os Estados Unidos para a guerra. “Guerrear juntos”, propunha Zimmermann. “Fazer a

paz juntos.”²³ Em troca, a Alemanha tomaria medidas para ajudar o México a tomar posse de terras que antes controlava — “território perdido” — no Texas, no Novo México e no Arizona.

Não tinha dúvida sobre a importância do telegrama. “Isso pode ser um negócio graúdo”, disse a De Grey, “talvez o negócio mais graúdo da guerra. No momento, não é para contar nada a ninguém fora desta sala”.²⁴ Isso incluía até mesmo seus superiores no Almirantado.

Hall esperava não ter que revelar de forma alguma a existência do telegrama. Havia a possibilidade de que a declaração de guerra irrestrita de U-boats convencesse o presidente Wilson de que chegara a hora de entrar na guerra. Essa expectativa alcançou outro nível em 3 de fevereiro de 1917, quando Wilson rompeu relações diplomáticas com a Alemanha e mandou o embaixador Bernstorff embora. Mas não chegou a declarar guerra. Em discurso naquele dia, afirmou que não podia acreditar que a Alemanha pretendesse, de fato, atacar qualquer navio que entrasse na zona de guerra, acrescentando: “Só atos explícitos da parte deles me fariam acreditar nisso, mesmo agora.”²⁵

Hall percebeu que era hora de agir — que precisava pôr o telegrama nas mãos dos americanos ao mesmo tempo que protegia o segredo sobre a Sala 40.²⁶ Com um pouco de desonestidade, adquiriu uma cópia do telegrama, na versão recebida no México, de um empregado dos telégrafos mexicanos, o que permitia que a Grã-Bretanha alegasse ter conseguido a mensagem usando técnicas de espionagem convencionais. Em 24 de fevereiro de 1917, o ministro de Exterior da Grã-Bretanha apresentou formalmente uma tradução integral do texto para o embaixador americano, Page.

★ ★ ★

WILSON QUERIA DIVULGAR a mensagem imediatamente, mas o secretário Lansing achou que não seria boa ideia, recomendando que primeiro confirmassem se ela era real. Wilson concordou em esperar.

Naquele mesmo dia, foi noticiado que um navio de passageiros da Cunard, o Laconia, tinha afundado ao largo da costa da Irlanda, atingido por dois torpedos. Entre os mortos estavam uma mãe e uma filha naturais de Chicago. Edith Galt Wilson conhecera ambas.

★ ★ ★

WILSON E LANSING resolveram vazar o telegrama para a Associated Press, e na manhã de 1º de março de 1917 os jornais dos Estados Unidos deram a notícia com destaque na primeira página. Os céticos proclamaram de imediato que era uma fraude inventada pelos britânicos, exatamente como Lansing e o capitão Hall temiam. Lansing esperava que Zimmermann negasse a mensagem, forçando os Estados Unidos a revelarem a fonte ou a ficarem calados e reiterarem a confiança do país no presidente.

Mas Zimmermann surpreendeu. Na sexta-feira, 2 de março, numa entrevista coletiva, ele mesmo confirmou que tinha enviado o telegrama. “Ao admitir a verdade”, escreveu Lansing, “ele cometeu um erro espantoso para um homem envolvido em intrigas internacionais. Claro que a mensagem era em si uma estupidez, mas admiti-lo era pior ainda”.²⁷

★ ★ ★

A REVELAÇÃO DE que a Alemanha esperava recrutar o México como aliado, prometendo território dos Estados Unidos como prêmio, era por si mesma eletrizante, mas foi seguida no domingo, 18 de março, pela notícia de que submarinos alemães tinham afundado mais três navios americanos, sem aviso. (Para aumentar a sensação de cataclismo global, uma rebelião popular que varria a Rússia — a chamada Revolução de Fevereiro — tinha levado à abdicação, em 15 de março, do czar Nicolau, enchendo os jornais do dia seguinte com notícias de violência nas ruas da então capital russa, Petrogrado.) Uma mudança tectônica ocorreu no humor nacional. A imprensa agora pedia guerra. Como disse a historiadora Barbara Tuchman: “Todos aqueles jornais tinham sido ardorosamente neutros até que Zimmermann disparou uma seta para cima e abateu a neutralidade como um pato morto.”²⁸

O secretário Lansing estava exultante. “O povo americano enfim está pronto para ir à guerra contra a Alemanha, graças a Deus”, escreveu num memorando pessoal, no qual revelava certa sede de sangue. “Pode levar dois ou três anos”, continuou Lansing. “Pode levar até cinco anos. Pode custar um milhão de americanos; pode custar cinco milhões. Por mais tempo que leve, por mais homens que custe, temos que passar por isso. Espero e acredito que o presidente veja a questão sob a mesma luz.”²⁹

Wilson reuniu seu ministério em 20 de março de 1917 e pediu a cada um que expressasse seus pontos de vista. Um a um, todos participaram. Concordaram que era hora de ir à guerra; a maioria achava que na verdade os Estados Unidos e a Alemanha já viviam em estado de guerra. “Devo ter falado com veemência”, escreveu Lansing, “pois o presidente me pediu para falar mais baixo, para que ninguém escutasse no corredor”.³⁰

Depois ouvir os presentes, Wilson lhes agradeceu, mas não deu qualquer pista sobre o caminho que tomaria.

No dia seguinte, pediu ao Congresso que convocasse uma sessão especial em 2 de abril. Preparou seu discurso, datilografando, mais uma vez, em sua Hammond portátil. Ike Hoover, o chefe da portaria da Casa Branca, disse a outro membro da equipe que, a julgar pelo humor de Wilson, “a Alemanha vai pros infernos no discurso dele ao Congresso. Nunca o vi tão rabugento. Anda irritadiço, não se sente bem e tem dor de cabeça”.³¹

Para impedir vazamentos, Wilson pediu a Hoover que levasse o discurso para a gráfica pessoalmente, na manhã de 2 de abril. Naquele mesmo dia, chegou a notícia de que um submarino alemão afundara mais um navio americano, o Aztec, matando 28 cidadãos dos Estados Unidos. Wilson esperava falar à tarde, mas várias atividades do Congresso interferiram, e ele só foi chamado no começo da noite. Deixou a Casa Branca às 20h20; Edith saíra para o Capitólio dez minutos antes.

Caía uma chuva de primavera, suave e fragrante; as ruas brilhavam sob as lâmpadas ornamentais da avenida Pensilvânia. A cúpula do Capitólio foi iluminada pela primeira vez na história do edifício. O secretário do Tesouro e genro de Wilson, William McAdoo, recordaria que a cúpula iluminada “erguia-se em solene esplendor contra o céu úmido e escuro”.³² Apesar da chuva, centenas de homens e mulheres saíram para a avenida. Tiravam os chapéus e olhavam com expressão sombria quando o presidente passava lentamente em seu carro, cercado por soldados a cavalo, sinal claríssimo do que viria em seguida. Cascos batiam com firmeza na rua e davam ao desfile um ar de funeral de Estado.

Wilson chegou ao Capitólio às 20h30, com o prédio fortemente protegido por cavalaria adicional, o Serviço Secreto, inspetores dos correios e policiais. Três minutos

depois, o presidente da Câmara anunciou: “O presidente dos Estados Unidos.” A vasta sala explodiu em vivas e aplausos. Pequenas bandeiras americanas tremulavam por toda parte, como asas de pássaros. O tumulto continuou por dois minutos antes de se fazer silêncio para que Wilson começasse.

Ele falou da maneira direta e calma à qual o país já se habituara e que ouvintes costumavam descrever como professoral. A voz não dava a menor pista do que ele estava preparado para pedir ao Congresso. De início, manteve os olhos presos ao texto, mas por vezes, enquanto falava, erguia a vista para sublinhar um ponto.

Descreveu o comportamento da Alemanha como “nada menos do que guerra contra o governo e o povo dos Estados Unidos”. Citou esforços anteriores de espionagem, aludiu ao telegrama de Zimmermann e apresentou a luta iminente dos Estados Unidos em termos elevados. “O mundo”, disse ele, “precisa se tornar seguro para a democracia”.³³

Ouviu-se então o aplauso de um homem, lento e alto. O senador John Sharp Williams, democrata do Mississippi, bateu palmas “grave, enfaticamente”,³⁴ de acordo com um repórter do jornal *The New York Times*. No momento seguinte, a ideia de que aquele era o tema central do discurso de Wilson e de que resumia tudo o que os Estados Unidos poderiam querer alcançar foi ficando evidente para o resto dos senadores e representantes, e um grande rugido encheu a sala.

As palavras de Wilson ganharam força e ímpeto. Alertando sobre os “muitos meses de agudos sofrimentos e sacrifícios que vêm pela frente”, declarou que a luta dos Estados Unidos era uma luta em nome de todos os países.

“A uma tarefa como esta, podemos dedicar nossa vida e nosso destino, tudo o que somos e temos, com o orgulho dos que sabem que chegou o dia em que os Estados Unidos têm o privilégio de despende seu sangue e seu poderio em defesa dos princípios que lhes deram vida e felicidade, e a

paz que tanto prezam. Com a ajuda de Deus não podem fazer diferente.”

O que veio em seguida foi uma balbúrdia. Todos se levantaram ao mesmo tempo. Acenaram-se bandeiras. Homens deram vivas, assobiaram, berraram, gritaram. Wilson falou por 36 minutos; não mencionou o Lusitania pelo nome. Logo deixou o recinto.

Quatro dias se passaram antes que as duas casas do Congresso aprovassem uma resolução de guerra. Durante esse período, como se quisessem garantir de forma deliberada que nenhum americano tivesse dúvidas na última hora, U-boats afundaram dois navios mercantes americanos, matando pelo menos onze cidadãos dos Estados Unidos. O Congresso demorou tanto não porque houvesse dúvidas sobre se a resolução seria aprovada, mas porque todos os senadores e representantes compreenderam que se tratava de um momento de grande significado e queriam que seus comentários ficassem para sempre fechados no abraço da história. Wilson assinou a resolução às 13h18 de 6 de abril de 1917.

Para Winston Churchill, já não era sem tempo. Em sua obra *A crise mundial, 1916-1918*, metade história, metade livro de memórias, eis o que disse de Wilson: “O que ele fez em abril de 1917 poderia ter sido feito em maio de 1915. E, tivesse sido feito então, que abreviação da matança; que diminuição da agonia; que ruína, que catástrofe teriam sido evitadas; em quantos milhões de casas uma cadeira vazia estaria hoje ocupada; e que diferente seria o mundo despedaçado no qual vencedores e vencidos estão condenados a viver!”³⁵

Na verdade, os Estados Unidos entraram na guerra no momento certo. A nova campanha alemã de guerra submarina irrestrita vinha alcançando êxito alarmante, embora isso fosse mantido em segredo por autoridades britânicas. Um almirante

americano, William S. Sims, descobriu a verdade quando viajou à Inglaterra para se reunir com chefes navais britânicos e planejar a participação dos Estados Unidos na guerra nos mares. Sims ficou chocado com o que descobriu. Os U-boats alemães afundavam navios a um ritmo tão acelerado que funcionários do Almirantado previam, em sigilo, que a Grã-Bretanha seria obrigada a capitular em 1º de novembro de 1917. Durante o pior mês, abril, qualquer navio que saísse da Grã-Bretanha tinha uma chance em quatro de ser afundado. Em Queenstown, o cônsul americano Frost testemunhou uma impressionante confirmação do efeito da nova campanha: num período de 24 horas, os tripulantes de seis navios torpedeados desembarcaram em terra.³⁶ O almirante Sims informou a Washington: “Para resumir, acho que no momento estamos perdendo a guerra.”³⁷

Apenas dez dias depois, a Marinha dos Estados Unidos despachou um esquadrão de contratorpedeiros. Os navios partiram de Boston em 24 de abril. Não eram muitos. Apenas seis. Mas o significado de sua partida não passou despercebido por ninguém.

★ ★ ★

NA MANHÃ DE 4 de maio de 1917, quem estivesse no topo de Old Head of Kinsale teria visto uma cena extraordinária. Primeiro, apareceram seis colunas de fumaça negra no horizonte distante. O dia era inusitadamente claro, o mar de um azul escuro, os morros esmeraldinos, tudo muito parecido como certo dia dois anos antes. Os navios foram ficando cada vez mais distintos. Com seus cascos longos e delgados, eram navios nunca vistos naquelas águas. Aproximavam-se em fila, cada um ostentando uma grande bandeira americana. Para centenas de curiosos reunidos na praia, muitos deles também

carregando bandeiras americanas, era uma cena que jamais esqueceriam e de grande significado. Os descendentes dos colonos voltavam para a Grã-Bretanha numa hora de necessidade, um momento capturado em uma tela de Bernard Gribble que ficou imediatamente famosa, *The Return of the Mayflower* [A volta do Mayflower]. Bandeiras americanas tremulavam em residências e prédios públicos. Um contratorpedeiro britânico, o Mary Rose, foi ao encontro dos navios de guerra e mandou uma mensagem: “Boas-vindas às cores americanas.” Ao que o comandante americano respondeu: “Obrigado, fico feliz com a sua companhia.”³⁸

Em 8 de maio, os contratorpedeiros começaram a fazer suas primeiras patrulhas, apenas um dia depois do segundo aniversário do afundamento do Lusitania.³⁹

EPÍLOGO

OBJETOS DE USO PESSOAL

NUM DIA QUENTE de julho de 1916, um prático entrou no escritório de notícias navais em Battery Park, Manhattan, e convidou um grupo de repórteres para irem com ele numa viagem rápida, de rebocador, subindo o rio Hudson até Yonkers, no norte de Manhattan, onde ia “buscar” um navio, ou seja, guiá-lo rio abaixo até as águas mais largas e seguras do porto de Nova York. Não era uma viagem que os repórteres costumassem se dispor a fazer, mas o dia era sufocante e o piloto disse que o ar fresco lhes faria bem. Os repórteres, entre eles Jack Lawrence, do *Evening Mail*, também levaram uma boa quantidade de álcool, ou, como disse Lawrence, “sustento líquido”. Quando o rebocador se aproximou do cais em Yonkers, os repórteres viram que o navio era um velho transatlântico da Cunard, o *Ultonia*, recebendo ali um carregamento de cavalos para a guerra. Era um navio pequeno, de uma chaminé. “Estava tão manchado e sujo, tão desolado, que foi difícil reconhecê-lo”, escreveu Lawrence. O casco negro do navio tinha sido pintado de cinza, a tinta aplicada de qualquer jeito. “A maior parte tinha descascado, dando-lhe uma aparência peculiar, pintalgada.”¹

Era um dia lânguido, de rio calmo, e apesar disso a embarcação movia-se de um lado para outro num ritmo peculiar. Lawrence nunca tinha visto aquilo e achou “quase sobrenatural”. Aquele balanço, explicou o prático, era

provocado pelas centenas de cavalos dentro do navio. Ao perceberem algum movimento, todos os animais amarrados de um lado do casco empinavam para trás assustados, causando uma ligeira inclinação. Isso, por sua vez, espantava os cavalos de novo, e fazia aqueles que estavam do lado oposto andarem para trás. O balanço lateral acentuava-se a cada ciclo, dando a impressão de que a embarcação estava sendo golpeada repetidamente por um mar agitado. Era a chamada “tempestade de cavalo”,² de acordo com o práctico, e em certas condições o navio poderia bater contra o desembarcadouro, danificando parapeitos de convés e barcos.

Quando o rebocador parou ao lado do Ultonia, as portas de embarque de carga se abriram para o práctico entrar. O sol ardia. Dentro do porão escuro havia um homem obscurecido pela sombra da porta basculante. Olhou para o práctico e os repórteres. Não sorriu. Lawrence o reconheceu de imediato: era o capitão William Thomas Turner. “Seu velho uniforme azul estava manchado e amarrotado”, escreveu Lawrence, mas “o quepe, com a insígnia da Cunard Line, ainda era usado com a airosa inclinação de sempre. A silhueta do homem ainda era ereta e imperiosa”.³

O práctico subiu para bordo do navio.

“Bom tê-lo a bordo, senhor”, disse Turner. “Vamos partir imediatamente. Esses cavalos estão fazendo uma confusão dos diabos.”

Turner recebera o comando do navio em novembro de 1915, depois que o capitão regular adoecera em uma escala na França. Turner era o único capitão disponível para substituí-lo. Pouco antes de ele sair de Liverpool para assumir o comando, o presidente da Cunard, Alfred Booth, chamou-o ao seu escritório. Booth pedia desculpas por designar Turner para uma embarcação tão modesta, mas o capitão o interrompeu. “Eu lhe disse que não havia mágoa da minha

parte”, contou Turner. “Eu iria para o mar numa chata se fosse necessário para voltar a navegar, pois estava cansado de ficar à toa em terra firme enquanto todo mundo estava no mar.”⁴

Em dezembro de 1916, a Cunard transferiu Turner para o comando do *Invernia*, outro navio de passageiros convertido para fins militares, embora esse transportasse tropas, e não cavalos. Turner não foi seu capitão por muito tempo. Em 1º de janeiro de 1917, quando estava no Mediterrâneo ao largo da ilha de Creta, o navio foi torpedeado e afundou, matando 153 soldados e tripulantes.⁵ Turner sobreviveu. O navio descrevia zigue-zagues no momento do ataque.

A Cunard fez de Turner um capitão substituto e o pôs de volta no comando do *Mauretania*, o que não chegava a ser uma demonstração de confiança, pois o navio estava em doca seca.

Em 1918, Turner foi obrigado a reviver o desastre do *Lusitania* outra vez, quando um juiz federal de Nova York presidiu um julgamento para determinar se a Cunard era responsável pela perda do navio. O processo combinava setenta ações judiciais de sobreviventes americanos e parentes próximos das vítimas. Esse juiz também decidiu que a única causa do desastre foi o ataque de Schwieger e que ele disparou dois torpedos.

A última humilhação de Turner veio depois, na publicação do livro de Winston Churchill, em que ele insistiu em culpar o capitão pelo desastre e, apesar de ter absoluta ciência do contrário, reiterou que o navio foi atingido por dois torpedos.

O velho capitão — “este grande homenzinho”,⁶ como dizia seu amigo George Ball — tinha sobrevivido ao afundamento do *Lusitania* com o orgulho intacto; tinha sobrevivido ao afundamento do *Invernia*; mas a nova afronta o magoou. Aos 64 anos, idade em que a Cunard exigia que seus capitães se aposentassem, Turner deixou a empresa e viajou à Austrália para tentar consertar as coisas com a família, que se

distanciara dele, mas descobriu que a vida ali não lhe convinha. Voltou para a Inglaterra e se recolheu em sua casa em Great Crosby, nos arredores de Liverpool, cuidado por sua companheira de longa data, Mabel Every. Criava abelhas em meia dúzia de colmeias que construiu no quintal e colhia o mel que produziam. Era comum que, durante uma conversa, tirasse distraidamente ferrões dos braços e das canelas.

Consta que Turner era um homem fundamentalmente feliz, que gostava de fumar um bom cachimbo de vez em quando. Contava histórias do mar, mas nunca a que as pessoas mais queriam ouvir. “O capitão Turner sentiu muito a perda do Lusitania e raramente a mencionou a quem quer que fosse”,⁷ escreveu a srta. Every. Foi o silêncio o que disse aos amigos o quanto o desastre pesava sobre ele. Em resposta a uma compreensiva amiga de Boston, Turner escreveu: “Sofro por todas as pessoas inocentes que perderam a vida e por aquelas que pranteiam seus entes queridos.” Mas era tudo o que estava disposto a dizer sobre o assunto. “Por favor, dispense-me de falar mais, porque detesto pensar ou falar nisso.”⁸

Ao mesmo tempo, não era perseguido pela lembrança do desastre; nem o desastre fez dele um homem deprimido e perturbado, como talvez se acredite popularmente. George Ball escreveu: “Era um caráter forte demais para ficar pensando numa questão que estava além de qualquer possibilidade de retificação e permitir que isso o preocupasse a ponto de torná-lo melancólico — característica que em momento algum demonstrou.”⁹ O próprio Turner disse, numa entrevista ao *The New York Times*: “Fico satisfeito de saber que todas as precauções foram tomadas e que não se deixou de fazer nada que pudesse ter ajudado a salvar vidas humanas naquele dia.”¹⁰

Turner manteve o bom humor, de acordo com George Ball. “Alegria e humor eram sempre observáveis em sua

companhia, e ele jamais deixou de ser capaz de interessar e divertir os colegas.”¹¹ Isso ficou mais difícil quando, já na casa dos setenta, o câncer se infiltrou em seu cólon. “O pobre camarada sofreu uma grande agonia em seu último ano de vida”, escreveu Ball.

Turner morreu em 24 de junho de 1933, aos 76 anos. “Morreu como viveu”, escreveu Ball, “cheio de coragem e ânimo e sem queixas. Assim passou desta para o Além um dos resistentes e capazes marinheiros da velha guarda”.¹²

A sobrinha de Turner, Mercedes Desmore, foi ao enterro. O capitão foi sepultado num cemitério em Birkenhead, do outro lado do rio Mersey, em frente ao cais de Liverpool. Seu nome foi gravado na base da lápide da família, com uma breve referência ao Lusitania.

Uma nova guerra veio e, em 16 de setembro de 1941, um U-boat nazista torpedeou e afundou um navio britânico, o Jedmoor, ao largo das Hébridas Exteriores, matando 31 dos seus 36 tripulantes. Entre os mortos, estava um competente marujo de 55 anos chamado Percy Wilfred Turner — o filho caçula do capitão Turner.

★ ★ ★

EM ABRIL DE 1917, o Kptlt. Walther Schwieger recebeu o comando de um novo submarino, o U-88, maior do que o U-20 e com duas vezes mais torpedos. Poucos meses depois, em 30 de julho, foi agraciado com a mais alta condecoração da marinha alemã, uma bela cruz azul de nome francês, *Pour le Mérite*. Até aquela época, apenas sete comandantes de U-boat tinham recebido uma, sua recompensa por ter afundado 190 mil em arqueação bruta de navios. Só o Lusitania correspondia a 16% desse total.

Em Londres, no velho edifício do Almirantado, a Sala 40 rastreou Schwieger e seu novo navio durante quatro cruzeiros, um dos quais durou dezenove dias. O quarto cruzeiro começou em 5 de setembro de 1917 e foi consideravelmente mais curto. Logo depois de entrar no mar do Norte, Schwieger deparou com um navio camuflado britânico, o HMS Stonecrop, pertencente a uma classe chamada *mystery ships*, de navios que pareciam cargueiros vulneráveis, mas estavam, na verdade, fortemente armados. Ao tentar escapar, Schwieger jogou seu submarino dentro de um campo minado britânico. Nem ele nem os tripulantes sobreviveram, e o submarino jamais foi encontrado. A Sala 40 assinalou a perda com um pequeno registro em vermelho: “Afundado.”¹³

Na Dinamarca, moradores da costa continuaram a visitar a praia onde o U-20 tinha encalhado, e de vez em quando subiam nos destroços, até que a marinha dinamarquesa destruiu os restos em 1925, com uma explosão espetacular. Nessa época, a torre de comando, o canhão de convés e outros componentes já tinham sido removidos. Hoje residem em um museu à beira-mar em Thorsminde, Dinamarca, num austero trecho do litoral do mar do Norte.¹⁴ Separada da base e coberta de ferrugem, a torre de comando fica no gramado da frente do museu, com toda a majestade de uma geladeira descartada, um fantasma desconsolado da aterradora embarcação que um dia andou à caça pelos mares e mudou a história.

★ ★ ★

O CAPITÃO REGINALD “Blinker” Hall foi nomeado cavaleiro em 1918 por seu trabalho na Sala 40, embora o trabalho em si tenha sido mantido em segredo por décadas. Mais tarde, elegeu-se para a Câmara dos Comuns como parlamentar

conservador e continuou em atividade política ao longo dos anos de 1920. A certa altura, numa greve geral em 1926, o partido conservador fundou um jornal provisório, o *British Gazette*, e Hall ficou encarregado do pessoal. O editor-chefe era seu antigo chefe, Winston Churchill. A tiragem disparou para um milhão de exemplares um dia antes de a greve terminar. Hall se aposentou da política em 1929, mudando-se para uma casa em New Forest, adorável área de pastagens e matas no sul da Inglaterra.

Resolveu publicar um livro sobre a Sala 40 e suas proezas como chefe da inteligência, mas em agosto de 1933 o Almirantado e o Ministério do Exterior, percebendo uma nova inclinação sinistra no mundo, manifestaram seu desgosto e o seu desejo de que a história permanecesse secreta. Hall recolheu os originais, embora suas notas e numerosos capítulos concluídos estejam guardados atualmente nos Churchill Archives em Cambridge, Inglaterra. Numa anotação, Hall diz exultante: “Como inteligência é simples!”¹⁵

Hall achava que um novo problema logo se abateria sobre a Europa. Esteve na Alemanha e na Áustria em 1934. Sempre o homem da inteligência, comunicou ao governo suas observações sobre o movimento Nacional-Socialista. Também relatou sua experiência a um amigo nos Estados Unidos. “Todos os jovens estão na rede”, escreveu, “qualquer um que tente não ser nazista é judiado até mudar de ideia; uma forma de crueldade de massa que só existe num país desses”. E acrescentou: “Muito em breve será obrigação dos SERES HUMANOS lidar com um cão raivoso; quando essa hora chegar, vocês terão que fazer a sua parte.”¹⁶

Quando a guerra seguinte de fato começou, Hall ingressou no Home Guard da Grã-Bretanha. Tornou-se seu chefe de inteligência. Sua saúde, que nunca foi boa, deteriorou-se à medida que a guerra avançava. Em julho de 1943 um de seus antigos decifradores de código, Claude Serocold, então diretor

do Claridge's Hotel, instalou-o numa das suítes para que pudesse passar seus últimos momentos com mais conforto. Certo dia, apareceu um encanador para resolver um problema no banheiro. Em conformidade com o digno padrão do hotel, estava de terno preto. Hall disse: “Se você for o agente funerário, meu caro, chegou cedo.”¹⁷ Morreu em 22 de outubro de 1943.

★ ★ ★

ENTRE OS PASSAGEIROS que sobreviveram — todos receberam um desconto vitalício de 25% da Cunard — houve casamentos, amizades duradouras, e pelo menos dois suicídios. A irmã de Rita Jolivet, Inez, violinista de renome, não foi passageira, mas o marido estava entre os desaparecidos. Resolveu que não poderia viver sem ele e, no fim de julho de 1915, matou-se com um tiro. Pelo menos dois rapazes que sobreviveram ao afundamento viriam a ser mortos na guerra.

Margaret Mackworth passou por uma complexa série de efeitos secundários. Sua provação teve o perverso efeito de eliminar o antigo medo de água e substituí-lo por um terror exagerado de ficar presa numa área fechada *debaixo* da água. Esse medo lhe advinha sobretudo quando tomava o trem que passava pelo túnel Severn, sob o rio Severn. Era uma viagem que tinha de fazer com frequência e todas as vezes, segundo escreveu, “eu insistentemente imaginava o túnel cedendo, a água entrando, e os passageiros sendo arrastados, sufocados e afogados como ratos numa armadilha nas pequenas caixas dos vagões”.¹⁸

No geral, entretanto, achava que o desastre fizera dela uma pessoa melhor. Ficou mais confiante. “Se alguém tivesse me perguntado se eu me comportaria da maneira adequada

num naufrágio, eu teria sérias dúvidas”, escreveu. “E aqui estou, tendo passado por esse teste sem desonra.”¹⁹ Também descobriu, para sua surpresa, que a experiência acabara com o profundo horror à morte que tinha desde pequena. “Não entendo como nem por que isso aconteceu”, disse ela. “A única explicação que me ocorre é que, deitada de costas naquela água ensolarada, eu estava muito perto da morte e sabia disso.” A perspectiva não a amedrontou, escreveu ela. “Em vez disso, de alguma forma, tem-se uma sensação de proteção, como se fosse uma coisa amena.”²⁰

Sua amiga e companheira de mesa, Dorothy Conner, viria a participar do esforço de guerra, trabalhando num refeitório perto da frente francesa. Em reconhecimento de sua ajuda e de sua bravura, os franceses lhe concederam a *Croix de Guerre*.

O jovem Dwight Harris deu o anel de noivado para a sua prometida, a srta. Aileen Cavendish Foster, e os dois casaram em 2 de julho de 1915, em Londres. O menino que ele salvou, Percy Richards, viveu até os quarenta anos, mas se matou em 24 de junho de 1949.

George Kessler, o Rei do Champanhe, cumpriu a promessa que fez enquanto estava na água — que, caso sobrevivesse, se dedicaria a cuidar das vítimas da guerra. Estabeleceu uma fundação para ajudar soldados e marinheiros que ficaram cegos em batalha.²¹ Helen Keller foi curadora e mais tarde daria seu nome à organização, que hoje opera como Helen Keller International.

Cinco meses depois do desastre, Charles Lauriat escreveu um livro sobre sua experiência, intitulado *The Lusitania's Last Voyage*. Tornou-se um best-seller. Continuou a vender livros, manuscritos e obras de arte e, em 1922, moveu uma ação contra a Alemanha na Comissão Mista de Reivindicações dos Estados Unidos pedindo uma compensação pela perda dos desenhos de Thackeray e do *Um conto de Natal* de Dickens.

Pedia 51.399,31 dólares, incluindo juros; a comissão lhe concedeu dez mil. Morreu em 28 de dezembro de 1937, aos 63 anos. Seu obituário no *Boston Globe* registrou o fato de que ao longo dos anos ele fez sessenta viagens para Londres e para a Europa. Uma sequência de novos donos fez da empresa de Lauriat um império de 120 lojas “Lauriat’s”, mas essa expansão foi rápida demais e custou muito caro, justamente quando as livrarias começaram a sofrer a pressão das lojas de cadeia e vendedores on-line.²² A empresa entrou com pedido de falência em 1998 e um ano depois encerrou suas atividades.

Belle Naish, a passageira de Kansas City que perdeu o marido, constatou que muito depois do desastre não conseguia olhar um céu azul claro sem um profundo senso de temerosa apreensão.²³ Theodate Pope incluiu a sra. Naish em seu testamento, como forma de agradecer por aquele momento no convés do navio de resgate Julia em que ela percebeu que Theodate não estava morta e pediu ajuda.

A recuperação de Theodate levou tempo. Seus amigos espiritualistas arranjaram para que ficasse numa residência privada em Cork. Ela chegou com o rosto ainda ferido e bastante arroxeadado, usando uma mistura de roupas que escolhera entre as doações dos moradores de Queenstown. A família que a recebeu alojou-a num quarto de hóspedes de paredes brancas, tulipas em vasos na janela e uma lareira de carvão ativa. Até aquele momento ela vivera numa espécie de transe emocional, incapaz de sentir qualquer coisa. Mas agora, de repente, naquela casa acolhedora, sentia-se segura. “Joguei-me em uma cadeira e, pela primeira vez, chorei até cansar.”²⁴ Recebeu cartas de consolo. Mary Cassatt escreveu: “Se você foi salva, é porque tem alguma coisa a fazer neste mundo.”²⁵

Para completar sua recuperação, Theodate mudou-se para Londres, para o Hotel Hyde Park. Henry James era um

visitante regular. Ela disse encontrar-se “num tal estado de exaustão e choque” que pegava no sono na presença dele, mas ao acordar ele sempre estava lá, “as mãos fechadas no castão da bengala, tão imóvel que parecia uma gravura”.²⁶ Apesar de ter adorado a Inglaterra em suas viagens anteriores, agora achava o país inteiramente mudado. “Você não faz ideia da atmosfera de guerra que existe aqui”, escreveu para a mãe. “É sufocante, é tão — não deprimente —, mas tão constante no pensamento e nos lábios de todo mundo.”²⁷ Retornou para sua querida casa, Hill-Stead. Durante muito tempo, sofreu de insônia severa e teve pesadelos nos quais saía à procura do seu jovem companheiro do Lusitania, Edwin Friend. Nas piores noites, uma prima passeava com ela pela casa até acalmá-la e levá-la de volta para a cama.

Acabaria adotando a “algema dourada” e casando com um ex-embaixador dos Estados Unidos na Rússia, John Wallace Riddle. Alcançou o objetivo de fundar uma escola progressista para meninos em memória do pai. Construiu-a em Avon, Connecticut, e batizou-a de Avon Old Farms School, que existe até hoje.

Seu companheiro Edwin Friend de fato desaparecera, mas, segundo informaram membros da restaurada Sociedade Americana de Pesquisas Psíquicas, fez várias visitas ao grupo.²⁸

FONTES E AGRADECIMENTOS

O CANHÃO NO MUSEU

NA POEIRENTA LINHA do tempo dos acontecimentos mundiais instalada em meu cérebro ainda no ensino médio, a história do Lusitania constituía o mais magro dos registros, enfiado em algum lugar entre a Guerra Civil e Pearl Harbor. Sempre tive a impressão, que suspeito que muita gente compartilhe, de que o afundamento levou o presidente Wilson a declarar guerra à Alemanha imediatamente, quando, na verdade, os Estados Unidos só entraram na guerra dois anos depois — metade da duração da guerra toda. Mas este foi apenas um dos muitos aspectos do episódio que me surpreenderam. Quando comecei a ler sobre o assunto e a fuçar arquivos nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha, fiquei intrigado, encantado e comovido.

O que me atraía em especial era a rica diversidade de material disponível para ajudar a contar a história da maneira mais vívida — tesouros de arquivos como telegramas, mensagens interceptadas, testemunhos de sobreviventes, registros secretos de inteligência, o diário de bordo de guerra do Kapitänleutnant Schwieger, as cartas de Edith Galt e até um filme da última partida do Lusitania de Nova York. Isso tudo forma uma paleta das cores mais ricas. Só espero que eu tenha conseguido usá-las para produzir o melhor efeito possível.

Descobrir essas coisas foi metade da graça. Todo livro é uma expedição a reinos desconhecidos, com um componente intelectual e outro físico. A viagem intelectual nos leva fundo dentro do assunto, a ponto de adquirirmos certo nível de expertise. Uma expertise *focal*, digamos assim. Sou especialista em Primeira Guerra Mundial? Não. Sei muito sobre o Lusitania e os U-boats da Primeira Guerra Mundial? Sim. Algum dia escreverei outro livro sobre afundamento de navios ou sobre guerra submarina? Muito provavelmente não.

A viagem física revelou-se especialmente irresistível, de um jeito que não previ. A certa altura me vi a bordo do Queen Mary 2, da Cunard, numa tempestade de força 10 durante uma travessia de Nova York para Southampton no inverno. Em outra ocasião, acabei muito perdido em Hamburgo, com um sistema GPS em alemão que sem que eu soubesse fora regulado para uma cidade diferente, mas apesar disso tentava com bravura me levar ao meu hotel. Senti-me como um personagem da trilogia *Bourne*, dando voltas em ruas estreitas e me metendo em becos sem saída, até me dar conta de que nenhum sistema GPS jamais mandaria um motorista seguir na contramão em uma via de mão única. Minhas viagens me levaram tão para o norte quanto Thorsminde, na Dinamarca (e nada menos que durante o inverno); tão para o sul quanto a Universidade Christopher Newport, em Newport News, Virgínia; tão para o oeste quanto a biblioteca Hoover, na Universidade de Stanford; e para vários pontos a leste, como a sempre incrível Biblioteca do Congresso e os Arquivos Nacionais dos Estados Unidos, bem como a arquivos igualmente interessantes em Londres, Liverpool e Cambridge. Sempre haverá uma Inglaterra, e isso me deixa muito feliz.

Houve também momentos sossegados de revelação, quando passado e presente se juntavam por um instante e a história se tornava uma coisa tátil. Vivo para esses momentos. Mal me sentei para trabalhar na biblioteca Hoover, na

Universidade de Stanford, e o arquivista me trouxe, sem que eu pedisse, um fragmento de prancha de barco salva-vidas com o nome Lusitania gravado. Foi encontrado ao lado do cadáver de um passageiro que o mar jogou na praia. No Strandingsmuseum St. George, em Thorsminde, Dinamarca, pude chegar perto e tocar no canhão de convés do U-20 — o que de fato tinha afundado o Earl of Lathom —, assumindo poses que, segundo minha mulher, eram para lá de idiotas. Nos Arquivos Nacionais do Reino Unido, em Kew — bem guardados por cisnes —, abri um arquivo que continha o livro de códigos, o SKM, ou *Signalbuch der Kaiserlichen Marine*, que foi resgatado pelos russos e entregue à Sala 40 em 1914. Um dos momentos mais fortes foi quando a Universidade de Liverpool, depositária do Arquivo da Cunard, me deu permissão para ver fotos de necrotério das vítimas do Lusitania. O efeito desses momentos equivale a enfiar um dedo na tomada carregada de uma carga média de eletricidade. É sempre reconfortante porque, por mais profundo que seja meu envolvimento com um assunto, sempre gosto de ter uma prova real, física, de que os acontecimentos sobre os quais escrevo de fato ocorreram.

Estranhamente, uma semana antes de mandar minha versão inicial para o editor, a balsa coreana Sewol afundou no mar Amarelo, sujeitando centenas de estudantes a uma experiência muito parecida com a dos passageiros do Lusitania. Certa manhã, minutos depois de reescrever um trecho sobre a severa inclinação do navio e como isso atrapalhou o lançamento de barcos salva-vidas, acessei o site da CNN e li exatamente sobre o mesmo fenômeno ocorrendo com o Sewol.

Minha viagem no Queen Mary 2 — um belo e gracioso navio, por falar nisso — me deu uma valiosa compreensão da natureza das viagens transoceânicas. Mesmo hoje, quem está no meio do Atlântico está muito só, e longe de socorro se um

cataclismo qualquer ocorrer. Diferente dos passageiros do Lusitania, antes de partirmos de Nova York, tivemos de experimentar nossos coletes salva-vidas. Ninguém se livrou, independente de quantas viagens tivesse feito. Era assunto sério e, para falar a verdade, um pouco assustador, pois ao vestir o colete somos forçados a imaginar o inimaginável.

★ ★ ★

AO ESCREVER SOBRE o Lusitania, é preciso ter cuidado para separar e sopesar coisas que aparecem em livros já publicados sobre o assunto. Há mentiras e erros factuais, e estes, uma vez despejados na corrente da erudição, reaparecem incontáveis vezes, com notas de rodapé levando de volta aos culpados de sempre. Felizmente, contei com um guia para me ajudar em tudo isso, Mike Poirier, de Pawtucket, Rhode Island, historiador amador que é bem provável que saiba mais sobre o navio e seus passageiros do que qualquer outra criatura vivente, e que leu meus originais à procura de coisas que pudessem fazer entusiastas do Lusitania rolarem de rir. Tem-se a impressão de que Mike tem pelos passageiros do “Lucy” o mesmo cuidado que teria com seus sobrinhos e sobrinhas. Sua ajuda foi inestimável. Também fui auxiliado por outro aficionado pelo Lusitania, Geoffrey Whitfield, que me levou num passeio pela Liverpool contemporânea. Devo ressaltar, porém, que os erros que persistirem neste livro são de minha exclusiva responsabilidade.

Para avaliações de ritmo e integridade narrativa — saber se o livro funcionava ou não —, recorri ao meu confiável grupo de leitores avançados, meus grandes amigos Carrie Dolan e Penny Simon, meu amigo e agente David Black e minha arma secreta, minha esposa Christine Gleason, cujas anotações feitas à margem da página — faces sorridentes, olhos

lacrimosos, setas apontando para baixo e longas fileiras de zzzzs — como sempre me deram preciosas indicações sobre onde errei e onde acertei. Minha editora na Crown Publishing, Amanda Cook, me escreveu uma carta de onze páginas que serviu de brilhante guia para a sintonia fina da narrativa. Ela se mostrou mestra na arte de fazer elogios ao mesmo tempo que enfiava minúsculas facas sob minhas unhas, resultando num mês de renovação narrativa que foi, provavelmente, a experiência mais intensa da minha vida de escritor. Agradeço também à copidesque Elisabeth Magnus, que evitou que eu me confundisse com palavras parecidas. Preciso também, é claro, agradecer a três super-heróis — a expressão é minha — da Crown, Maya Mavjee, Molly Stern e David Drake, que, confesso, são muito mais hábeis no manejo do martíni do que eu. Obrigado igualmente a Chris Brand e a Darren Haggar pela excelente capa. E, por fim, aplausos para as *verdadeiras* heroínas, Emma Berry e Sarah Smith.

Durante minhas pesquisas, procurei, sempre que possível, utilizar material de arquivo, mas algumas obras secundárias foram de valor especial: a monumental biografia de Woodrow Wilson em múltiplos volumes escrita por Arthur S. Link, sob o título de, quem diria, *Wilson* — o volume mais importante para mim foi *The Struggle for Neutrality, 1914-1915*; o mais recente *Wilson*, de A. Scott Berg; o doloroso *The First World War* de John Keegan; *The First World War*, de Martin Gilbert; *The Schlieffen Plan*, de Gerhard Ritter; o livro de Lowel Thomas, publicado em 1928, sobre os U-boats da Primeira Guerra Mundial e seus tripulantes, *Raiders of the Deep*; *Germany's High Sea Fleet in the World War*, de Reinhard Scheer; *The World Crisis, 1911-1918*, de Churchill; *The War Plans of the Great Powers, 1880-1914*, de Paul Kennedy; e o básico *The German Submarine War, 1914-1918*, de R. H. Gibson e Maurice Prendergast.

Gostei sobretudo de muitas obras de história íntima — memórias, autobiografias, diários — que encontrei no caminho, embora elas devam ser tratadas com cuidado especial devido aos desgastes da memória e aos interesses políticos nelas dissimulados. Seu grande valor está nas minúcias que oferecem sobre a vida como foi vivida. Essas obras incluem *Starling of the White House*, de um dos homens do Serviço Secreto de Wilson, Edmund Starling (“em colaboração com” Thomas Sugrue), que me levou a bordo do trem da lua de mel de Wilson. *Woodrow Wilson: An Intimate Memoir*, do médico de Wilson, Cary T. Grayson; *My Memoir*, de Edith Bolling Wilson; *Commodore*, de James Bisset; *Voyage of the Deutschland*, de Paul Koenig; *The Journal of Submarine Commander von Forstner*, de George Gunther Freiherr von Forstner; *The Lusitania’s Last Voyage*, de Charles E. Lauriat Jr.; *This Was My World*, de Margaret Mackworth (viscondessa Rhondda); e *When the Ships Came In*, de Jack Lawrence. Outra dessas obras íntimas, preciosa por me colocar no meio da alta sociedade britânica antes da guerra, foi *Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904-1914*, editado por Mark Bonham Carter e Mark Pottle, que achei absolutamente encantadora. Confesso ter ficado um pouco apaixonado por Violet, a filha do primeiro-ministro britânico Herbert Henry Asquith.

★ ★ ★

A LISTA DE citações que se segue não é, de forma alguma, exaustiva: citar todos os fatos exigiria um volume paralelo e seria muito cansativo. Relaciono todo o material citado e qualquer outra coisa que por uma razão ou por outra exija notas ou amplificação, ou que possa levar um aficionado do Lusitania a queimar um barco salva-vidas no meu jardim.

Incluí historietas que não consegui enfiar na narrativa geral, mas que apesar disso me pareceram dignas de contar, não só por ajudarem de forma indireta a compreender, mas também pela melhor de todas as razões: porque sim.

NOTAS

ABREVIACÕES USADAS NAS NOTAS

Relações Internacionais

Departamento de Estado dos Estados Unidos da América, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*. 1915, Suplemento, A Guerra Mundial, Coleções digitais da Universidade de Wisconsin, <http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1915Supp>.

"Investigação"

"Investigation into the Loss of the Steamship 'Lusitania'", Procedimentos diante do Muito Honorável Lorde Mersey, da Comissão de Naufrágios do Reino Unido, 15 de junho — 1º de julho, 1915, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

Lauriat, Reivindicação

Charles E. Lauriat Jr., Reivindicação, Lauriat vs. Germany, Súmula 40, Comissão Mista de Reivindicações: Estados Unidos e Alemanha, 10 ago. 1922. Arquivos Nacionais e Administração de Documentos dos EUA em College Park, Maryland.

Merseyside

Arquivos marítimos, Museu Marítimo de Merseyside.

Schwieger, Diário de Guerra

Walther Schwieger, War Log. Coleção Bailey/Ryan, Arquivos do Instituto, Universidade de Stanford, Stanford, Califórnia.

Arquivos Nacionais dos EUA – College Park

Arquivos Nacionais e Administração de Documentos dos EUA em College Park, Maryland.

Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York

Arquivos Nacionais e Administração de Documentos dos EUA na cidade de Nova York.

UMA PALAVRA DO CAPITÃO

1. Ver *The New York Times*, 1º mai. 1915. Um artigo sobre o aviso aparece na p. 3, o próprio anúncio na p. 19.
2. *Liverpool Weekly Mercury*, 15 mai. 1915.
3. Preston, *Lusitania*, p. 172.
4. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 82.
5. *Ibid.*, p. 65; Beesly, *Room 40*, p. 93; Ramsay, *Lusitania*, pp. 50, 51.
6. Testemunho, Thomas M. Taylor, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, 913.

PARTE I: "MALDITOS MACACOS"

LUSITANIA: O VELHO MARUJO

1. "General Analysis of Passengers and Crew", R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside.
2. *The New York Times*, 2 mai. 1915.
3. *Cunard Daily Bulletin*, 19 jul. 1907, Merseyside.
4. Ibid.
5. Ibid.
6. Ibid.
7. "Lusitania", D42/S9/5/1, Arquivos da Cunard.
8. O título dessa música é muitas vezes escrito e dito incorretamente, como se fosse uma declaração. Na verdade, trata-se de uma exortação, como em "Vai, Inglaterra!".
9. Carta, de C. R. Minnitt para a sra. E. M. Poole, 9 jul. 1907, DX/2284, Merseyside.
10. Minutas. Cunard Board of Directors, 10 jul. 1912, D42/B4/38, Arquivos da Cunard; Fox, *Transatlantic*, p. 404.
11. Carta, de W. Dranfield para W. T. Turner, 20 jan. 1911, D42/C1/2/44, Arquivos da Cunard; Carta, de W. T. Turner para Alfred A. Booth, 6 fev. 1911, D42/C1/2/44, Arquivos da Cunard.
12. Bisset, *Commodore*, p.32.
13. A companhia denominava os fósforos permitidos "fósforos Lucifer", embora de fato o nome remetesse a um

precursor decididamente perigoso, que acendia com uma pequena explosão espalhando brasas pelo ar.

14. "Cunard Liner Lusitania", p. 941.
15. Esse continuou a ser um ponto de controvérsia ao longo de décadas, reforçada por relatos de pelo menos um mergulhador que afirmou ter visto o cano de uma arma naval protuberante entre os destroços. Mas nenhum passageiro falou de ver uma arma a bordo, e um filme da partida do navio mostra claramente que não havia armas montadas. Além disso, uma busca feita pela Alfândega de Nova York não encontrou nenhuma evidência de armamento.
16. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 42.
17. *Hobart Mercury*, 8 mar. 1864.
18. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 42.
19. Carta, de George Ball para Adolf Hoehling, 22 jul. 1955, Documentos de Hoehling.
20. Carta, de Mabel Every para Adolf Hoehling, 4 mai. 1955, Documentos de Hoehling.
21. Preston, *Lusitania*, p. 108; ver também "William Thomas Turner", Lusitania Online, www.lusitania.net/turner.htm.
22. "Captain's Report, Oct. 15, 1904", Minutas, Cunard Executive Committee, 20 out. 1904, D42/B4/22, Merseyside.
23. Carta, de George Ball para Adolf Hoehling, 22 jul. 1955, Documentos de Hoehling.
24. Preston, *Lusitania*, p. 108.
25. Carta, de R. Barnes (ditada por K. Simpson) para Mary Hoehling, 14 jul. 1955, Documentos de Hoehling.
26. Albert Bestic para Adolf Hoehling, 10 jun. 1955, Documentos de Hoehling.
27. Carta, de Thomas Mahoney para Adolf Hoehling, 14 mai. 1955, Documentos de Hoehling.
28. *The New York Times*, 16 jan. 1910.

29. O manual foi uma evidência usada no processo sobre o limite de responsabilidade civil de Nova York. Cunard Steamship Company, “Rules to Be Observed in the Company’s Service”, Liverpool, mar. 1913, Admiralty Case Files: Limited Liability Claims for the Lusitania, Caixa 1, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York.
30. Larson, *Fulminado por um raio*.
31. Cunard Steamship Company, “Rules”, p. 54.
32. Ibid., p. 43.
33. *The New York Times*, 23-24 mai. 1908.
34. Minutas, [dia ilegível] set. 1910, D42/B4/32, Arquivos da Cunard.

Havia outros tipos de reclamações. Em algumas viagens em setembro de 1914, passageiros da terceira classe “de um tipo muito superior” reclamaram sobre o fato de a Cunard não lhes fornecer lençóis, ao contrário de outras linhas de navio a vapor menos sofisticadas, de acordo com um relatório do comissário-chefe da terceira classe. Ele escreveu: “Eles não entendem muito bem por que os lençóis não são fornecidos em navios como o Lusitania e o Mauretania, nos quais são cobradas taxas mais elevadas.” A empresa estudou o assunto e descobriu que poderia fornecer dois mil lençóis e mil colchas a um custo de 358 libras esterlinas por viagem. Memorando, do gerente geral para o superintendente do Departamento de Mobiliário, 30 set. 1914 e 2 out. 1914, D42/PR13/3/24-28, Arquivos da Cunard.
35. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, p. 21.
36. Arquivos do capitão: William Thomas Turner, D42/GM/V6/1, Arquivos da Cunard.
37. Preston, *Lusitania*, p. 110; Ramsay, *Lusitania*, p. 49.

1. Schachtman, *Edith and Woodrow*, p. 41; G. Smith, *When the Cheering Stopped*, p. 11; *The New York Times*, 12 ago. 1914.
2. Em 1913, o Dia da Inauguração ocorreu em março.
3. Schachtman, *Edith and Woodrow*, p. 72.
4. *Ibid.*, p. 48. Harlakenden House pertencia a um autor americano chamado Winston Churchill, cujos livros, na época, eram bastante populares — tanto que ele e o outro Winston passaram a trocar correspondências. O britânico resolveu que em todas as suas cartas acrescentaria a inicial S de seu sobrenome, Spencer. Seu nome completo era Winston Leonard Spencer-Churchill.
5. Berg, *Wilson*, pp.341–42.
6. *The New York Times*, 27 jun. 1914.
7. Keegan, *First World War*, pp. 53–54, 55, 57, 58; Thomson, *Twelve Days*, p. 89.
8. Thomson, *Twelve Days*, p. 186. Quando Shackleton leu uma reportagem na imprensa afirmando que a Grã-Bretanha estava prestes a mobilizar-se, decidiu, numa atitude cavalheiresca, cancelar sua expedição e oferecer seu navio e seus serviços para o esforço de guerra. Churchill telegrafou de volta: “Prossiga.”
9. *Ibid.*, pp. 64–65, 67, 97.
10. Keegan, *First World War*, pp. 10, 12, 15.
11. *The New York Times*, 27 jun. 1914.
12. Devlin, *Too Proud to Fight*, p. 220; Keegan, *First World War*, pp. 17–19, 38, 42–43.
13. Thomson, *Twelve Days*, p. 23.
14. Tuchman, *Zimmermann Telegram*, p. 11.
15. Keegan, *First World War*, pp. 29, 30, 32–33.
16. Berg, *Wilson*, p. 334.
17. *Ibid.*, pp. 337, 774.

A Grã-Bretanha se ressentia da neutralidade americana. Em 20 de dezembro de 1914, o primeiro lorde do Mar Jacky Fisher escreveu: “Chegará o dia em que os Estados Unidos se sentirão profundamente arrependidos por sua neutralidade... Com certeza vamos ganhar. Eu apenas sinto MUITO” (Marder, *Fear God*, 3:99). Na mesma carta, Fisher faz referência a um poema amplamente divulgado, popular na Inglaterra, de William Watson, intitulado “To America Concerning England” [“Para a América relativo à Inglaterra”], Watson pergunta:

“...*The tiger from his den
Springs at thy mother’s throat, and canst thou now
Watch with a stranger’s gaze?*”

[“O tigre de seu covil / Salta sobre a garganta de tua mãe, e não podes tu agora / Observar com o olhar de um estranho?”]

18. Brooks, “United States”, pp. 237–38.
19. Keegan, *First World War*, pp. 82–83; Link, *Wilson: Struggle*, p. 51; *The New York Times*, 4 out. 1914.
20. Link, *Wilson: Struggle*, p. 51.
21. Keegan, *First World War*, pp. 135–36.
22. *Ibid.*, p. 176.
23. Berg, *Wilson*, p. 337.
24. Link, *Wilson: Struggle*, p. 50.
25. *Ibid.*, 52.
26. Berg, *Wilson*, pp. 339–40; Devlin, *Too Proud to Fight*, p. 227; Schachtman, *Edith and Woodrow*, p. 52.
27. Berg, *Wilson*, p. 352.
28. Doerries, *Imperial Challenge*, p. 94. Wilson escreveu para House mais tarde: “Esse uso de bandeiras alimenta exatamente o jogo da Alemanha em seu extraordinário plano de destruir o comércio” (p. 290).

E, de fato, notícias sobre o episódio da bandeira do Lusitania indignaram a imprensa e a sociedade alemãs, conforme relatado pelo embaixador dos Estados Unidos à Alemanha, James Watson Gerard. “A campanha de ódio contra os Estados Unidos por aqui assumiu graves proporções”, telegrafou para o secretário Bryan em 10 de fevereiro de 1915. “As pessoas estão muito animadas com a publicação da reportagem que afirma que, por ordem do Almirantado Britânico, o Lusitania tenha hasteado a bandeira americana no canal da Irlanda e entrado em Liverpool.” Telegrama, de Gerard para Bryan, 10 fev. 1915, Relações Internacionais.

29. O lançamento do primeiro U-boat alemão pareceu afirmar o ceticismo inicial da marinha alemã sobre a importância dos submarinos. Em 6 de agosto de 1914, após receber notícias afirmando que navios de guerra ingleses haviam entrado no mar do Norte, a Alemanha despachou dez U-boats para perseguir-los. Os navios saíram de sua base na costa alemã do mar do Norte com permissão para navegar até o extremo norte da Escócia, distância que nenhum submarino alemão atingira antes. Um dos U-boats enfrentou problemas com seu motor a diesel e teve de retornar à base. Dois outros se perderam. Um deles foi surpreendido por um cruzador britânico, o HMS Birmingham, que o abalroou e afundou, matando todos a bordo. O destino do outro submarino perdido nunca foi descoberto. Os demais U-boats retornaram à base sem terem afundado nada. “Nada encorajador”, um oficial escreveu. Thomas, *Raiders*, p. 16; ver também Halpern, *Naval History*, p. 29; Scheer, *Germany’s High Sea Fleet*, pp. 34–35.
30. Churchill, *World Crisis*, p. 723.
31. Ver Doyle, “Danger!”, todo.
32. *The New York Times*, 16 nov. 1917.

33. Memorando, jan. 1914, documentos de Jellicoe.
34. Churchill, *World Crisis*, p. 409. Aos olhos da Grã-Bretanha, o afundamento de um navio civil era uma atrocidade. “Afundá-lo de forma incontinente foi odioso”, escreveu Churchill; “afundá-lo sem prover a segurança da tripulação, deixar as pessoas perecerem em barcos abertos ou afogarem-se entre as ondas foi aos olhos de todos os navegadores um ato terrível, que até então nunca havia sido praticado deliberadamente, exceto por piratas” (p. 672).
35. *Ibid.*, pp. 144–145.
36. Breemer, *Defeating the U-Boat*, p. 12; Frothingham, *Naval History*, p. 57; Scheer, *Germany’s High Sea Fleet*, pp. 25, 88. O termo alemão para “paridade aproximada” na força naval era *Kräfteausgleich*. Breemer, *Defeating the U-Boat*, p. 12.
37. Churchill, *World Crisis*, p. 146; Scheer, *Germany’s High Sea Fleet*, p. 11. Esse impasse não se coadunou com nenhum dos lados. Ambas as marinhas esperavam distinguir-se na guerra e ficaram irritadas com a falta de uma ação glorificante definitiva. Marinheiros alemães tiveram de suportar o deboche dos soldados compatriotas, com zombarias como esta: “Querida pátria, descanse em paz, a frota dorme em segurança no porto.” Do lado da Grã-Bretanha, havia uma longa herança de sucesso naval do Almirantado que precisava ser protegida. Como falou um alto oficial, “Nelson viraria no túmulo”.

Jellicoe estava atento a como uma estratégia defensiva seria interpretada pelos companheiros da marinha, ativos e aposentados. Em 30 de outubro de 1914, em carta para o Almirantado, confessou temer que a estratégia fosse considerada “repugnante”.

Escreveu: “Sinto que essas táticas, se não bem compreendidas, podem gerar ódio em relação a mim.” No entanto, afirmou, tinha a intenção de seguir a estratégia, “sem considerar opiniões mal embasadas ou críticas”.

Koerver, *German Submarine Warfare*, p. xxviii, xv; ver carta de Jellicoe em Frothingham, *Naval History*, p. 317.

38. Documentos de Hook.

39. Breemer, *Defeating the U-Boat*, p. 17; Churchill, *World Crisis*, pp. 197–98; Marder, *From the Dreadnought*, p. 57. Breemer afirma que mais de 2.500 marinheiros morreram no incidente.

40. Quando Churchill ouviu pela primeira vez o apelido “esquadrão isca viva”, durante uma visita à esquadra, fez uma investigação e ficou preocupado o suficiente para em 18 de setembro de 1914 enviar uma nota a seu subcomandante, o príncipe Louis de Battenberg (logo obrigado a deixar o cargo devido a sua ascendência germânica), pedindo-lhe que retirasse os barcos. O príncipe concordou e deu ordens a seu chefe de Estado-Maior para que enviasse os cruzadores a outros lugares. “Fiquei satisfeito com isso”, Churchill escreveu, “e encerrei a questão em minha mente, certo de que as ordens dadas logo seriam cumpridas”.

Mas, quatro dias depois, os navios ainda estavam na ativa e em um estado ainda mais exposto do que o habitual. Normalmente contratorpedeiros ficavam responsáveis por vigiá-los; mas, ao longo dos dias que se seguiram, o tempo tornou-se tão pesado que os forçou a regressar a seu porto de origem. Na terça-feira 22 de setembro, o mar se acalmou, e os contratorpedeiros começaram a fazer seu caminho de volta para a área de patrulha. Weddigen chegou lá primeiro. Churchill, *World Crisis*, pp. 197–98.

41. O navio inclinou tanto que parte de seu fundo apareceu, assim como suas bolinas. Hook viu “centenas de cabeças humanas boiando” na água, “enquanto um fluxo contínuo de homens surgia do deck superior e escorregava para a parte baixa do navio, parando de repente quando atingia as bolinas, escalando-as e continuando sua descida até atingir a água com um *splash*. Lembro-me de perguntar se tinham se machucado quando passaram sobre as cracas abaixo da linha da água”. Documentos de Hook.
42. Dois terços da figura aparecem em Black, *Great War*, p. 50.
43. Telegrama, do Conde Johann-Heinrich von Bernstorff para William Jennings Bryan, 7 fev. 1915, e ver anexo “Memorandum of the German Government”, Relações Internacionais.
44. Scheer, *Germany’s High Sea Fleet*, p. 218.

O Almirante Scheer tinha uma visão bastante fria sobre os custos humanos na guerra e o papel dos U-boats nas conquistas das metas germânicas. “Quanto mais vigorosa for a execução da guerra, mais cedo ela chegará ao fim, e incontáveis seres humanos e tesouros serão salvos se a duração da guerra for reduzida”, escreveu. “Consequentemente, um U-boat não pode poupar as tripulações dos navios, mas deve enviá-las para o fundo com sua embarcação.” Acrescentou: “A gravidade da situação demanda que nos livremos de escrúpulos que com certeza já não têm justificativa.”

Esta lógica, argumentou, também determina que o submarino seja usado em seu total proveito. “Não se deve exigir de um aeroplano que ataque os inimigos no trem de pouso”, escreveu Scheer. Falhar em fazer o uso máximo da habilidade de um submarino de atacar em surpresa, afirmou, “seria sem sentido e antimilitar”.

Além disso, Scheer argumentou que, ao delinear uma zona de guerra e alertar aos navios que ficassem fora dela, a Alemanha deixara clara sua intenção. Portanto, se um submarino afundou navios mercantes, “incluindo suas tripulações e seus passageiros”, fora culpa das vítimas, “que, ignorando nossos avisos conscientemente, correram o risco de serem torpedeadas”. (pp. 220, 221, 222–23, 228)

45. Telegrama, de William Jennings Bryan para o Ministério de Exterior alemão, via James W. Gerard, 10 fev. 1915, *Relações Internacionais*.
46. Bethmann era uma espécie de humanista — experiente pianista e classicista, capaz de ler Platão em grego. Thomson, *Twelve Days*, p. 119.
47. Devlin, *Too Proud to Fight*, p. 322; Gibson e Prendergast, *German Submarine War*, p. 105.
48. Scheer, *Germany's High Sea Fleet*, p. 231.
49. Cooper, *Woodrow Wilson*, p. 282; Grayson, *Woodrow Wilson*, p. 50; Levin, *Edith and Woodrow*, p. 52.
50. Wilson, *My Memoir*, p. 22; Cooper, *Woodrow Wilson*, p. 282.
51. Wilson, *My Memoir*, p. 56; Cooper, *Woodrow Wilson*, p. 281.
52. Wilson, *My Memoir*, p. 56; Link, *Wilson: Confusions*, pp. 1–2.
53. Wilson, *My Memoir*, p. 56; Cooper, *Woodrow Wilson*, p. 281; Levin, *Edith and Woodrow*, p. 53.

Desde a morte de Ellen Wilson, poucas risadas foram ouvidas na Casa Branca. Durante o primeiro encontro entre Galt e o presidente, Helen Bones ouviu Wilson rir duas vezes. “Não posso dizer que previ no primeiro minuto o que iria acontecer”, lembrou ela. “Deve ter levado uns dez minutos.” G. Smith, *When the Cheering Stopped*, p. 14.

54. Schachtman, *Edith and Woodrow*, p. 74; Link, *Wilson: Confusions*, pp. 1–2.
55. Link, *Wilson: Confusions*, pp. 1–2.
56. Levin, *Edith and Woodrow*, p. 51.
57. Mersey, *Report*, completo. Um jornal chamou isso de um ato de “sanguinolência chocante”. Ao menos uma testemunha a bordo do navio afirmou que os tripulantes do U-boat riram e zombaram dos sobreviventes que se afogavam na água. Um relatório telegrafado da Embaixada dos EUA em Londres citou outra testemunha que afirmou que, se o submarino tivesse dado mais dez ou quinze minutos antes de torpedear, “todos poderiam ter sido salvos”. Uma investigação subsequente feita pela comissão de naufrágio britânica foi encabeçada por Lorde Mersey, que três anos antes presidira um inquérito sobre o Titanic. Mersey denunciou o tempo que Forstner deu aos passageiros, considerando-o “tão grosseiramente insuficiente (...) que estou chegando à conclusão de que o capitão do submarino não apenas desejou e determinou o afundamento do navio, mas também, ao fazê-lo, o sacrifício das vidas dos passageiros e da tripulação”. Quanto à evidência de risos e zombarias, Mersey declarou: “prefiro manter silêncio em relação a esse aspecto, com a esperança de que a testemunha tenha se enganado”. Mersey, *Report*, p. 5; ver também, Link, *Wilson: Struggle*, p. 359; Walker, *Four Thousand Lives Lost*, pp. 80–81; telegrama, do Cônsul Geral dos Estados Unidos em Londres para William Jennings Bryan, 7 abr. 1915, *Relações Internacionais*.
58. Cooper, *Woodrow Wilson*, p. 277.
59. Link, *Wilson: Struggle*, p. 365.

1. *The New York Times*, 28 abr. 1915.
2. Idem.
3. *The New York Times*, 29 abr. 1915.
4. *The New York Times*, 9 dez. 1915.
5. *The New York Times*, 1º mai. 1915.
6. *The New York Times*, 30 abr. 1915.
7. *The New York Times*, 1º mai. 1915.
8. Idem.
9. Idem.
10. “Summary of Passengers’ Nationality”, R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside. Endereços dos passageiros, incluindo hotéis e outros endereços temporários em Nova York, podem ser encontrados nos documentos do Public Record Office, PRO 22/71, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
11. Escolhi usar a contagem oficial da Cunard. Mas outras fontes mostram valores totais diversos, uma delas chegando a 218. “Summary of Passengers’ Nationality”, R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside; “List of American Passengers Believed to Have Sailed on the Lusitania”, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
12. Os itens descritos, infelizmente, foram aqueles que a Cunard catalogou de algumas vítimas cujos corpos foram recuperados, mas não identificados. “Unidentified Remains”, R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside.
13. Holbourn era conhecido como o “Laird” de Foula, em escocês, algo como “senhor de Foula”, pela posse de uma ilha em Shetlands. A ilha, Foula, era um refúgio para todos os tipos de aves, que receberam dos antigos habitantes de Foula nomes de contos de fadas: o *cra’* (de *crow*, corvo em inglês), e também o *rochie*, o *maa*, o

maallie, o *tammie norie*, o *wulkie*, o *bonxie*, o *ebb-pickie*, o *snipoch*, além do *Allen Richardson*, ou *Scottie Allen*, ou simplesmente *Allen* — este último referindo-se à gaivota-rapineira. Para esses e outros detalhes encantadores, que sem dúvida vão avivar a imaginação dos aficionados por pássaros, ver *The Isle of Foula*, do próprio Holbourn.

14. Bolze, “From Private Passion”, p. 415.
15. *Boston Daily Globe*, 11 mai. 1915.
16. Szefel, “Beauty”, pp. 565–66.
17. Bullard et al., “Where History and Theory”, p. 93.
18. Sargent, *Lauriat’s*, p. 10.
19. *Publishers’ Weekly*, 21 fev. 1920, p. 551.
20. Para essas e outras informações sobre a Lauriat’s, ver textos e fotografias, Sargent, *Lauriat’s*, pp. 39–46.
21. *Ibid.*, p. 46.
22. *Idem.*
23. *The New York Times*, 28 set. 1895. Para a origem do termo Bíblia “Breeches”, ver *Daily Mirror*, 3 dez. 2013.
24. Em um longo registro na Comissão Mista de Reivindicações, criada após a guerra para cobrar uma compensação da Alemanha aos vários reclamantes, Lauriat fornece muitos detalhes sobre sua viagem e os objetos que ele levava. Ele apresentou seu pedido em 6 de abril de 1923. Todos os dados extraídos do processo são citados como Lauriat, Reivindicação. Sua observação sobre a segurança do transporte de bens materiais pelo transatlântico pode ser encontrada em seus arquivamentos em “Affidavit, March 12, 1925, or Charles Lauriat Jr.”.
25. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, p. 6.
26. *Ibid.*, p. 69.
27. “Exposição em apoio à resposta da Pergunta 1”, Lauriat, Reivindicação.

28. Mackworth, *This Was My World*, p. 239.
29. Ibid., p. 240.
30. Idem.
31. “Deposition of William Thomas Turner”, 30 abr. 1915, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York.

U-20: O MAIS FELIZ DOS U-BOATS

1. Os detalhes da viagem de Schwieger, neste e nos demais capítulos, vêm de seu Diário de Guerra, cuja tradução está disponível na Coleção Bailey/Ryan, nos Arquivos do Instituto Hoover. O Diário provou-se inestimável em ajudar-me a reconstruir, em detalhes, a jornada do U-20 ao mar da Irlanda e seu retorno. A partir de agora, sempre que necessário, citarei simplesmente como Schwieger, Diário de Guerra.
2. Thomas, *Raiders*, p. 91.
3. Gibson e Prendergast, *German Submarine War*, pp. 356–57.
4. Koerver afirma que o alcance “normal” para mensagens telegráficas em submarinos era de “algumas centenas de milhas”. O diário de Schwieger indica que, pelo menos para o U-20, essa distância era muito menor. Koerver, *German Submarine Warfare*, xix. Jan Breemer afirma que no início de 1915 as comunicações entre submarinos e estações costeiras eram “confiáveis” a distâncias “de até 140 milhas náuticas”. Breemer, *Defeating the U-Boat*, p. 15.
5. Edgar von Spiegel, entrevista, *Lusitania*, Catálogo nº 4.232, Museu Imperial da Guerra, Londres.
6. Spiegel, *Adventures*, p. 20.
7. Edgar von Spiegel, entrevista, *Lusitania*, Catálogo nº 4.232, Museu Imperial da Guerra, Londres.

8. Como disse o capitão alemão Paul Koenig: “O capitão de navio não é tão solitário, tão forçado a depender só de si mesmo como um capitão de submarino” (*Voyage*, p. 76).
9. De acordo com Hans Koerver, em maio de 1915 a Alemanha dispunha apenas uma média de quinze U-boats para o serviço de longa distância diário. O normal era haver apenas dois patrulhando a costa britânica. Koerver, *German Submarine Warfare*, p. xxi, xxiii.
10. Bailey, “Sinking”, p. 54.
11. Compton-Hall, *Submarine Boats*, pp. 14, 21, 36, 38–39, 99, 102, 109; Fontenoy, *Submarines*, pp. 8, 10.
12. Rössler, *U-Boat*, p. 14; Von Trapp, *To the Last Salute*, p. 32–33; Neureuther and Bergen, *U-Boat Stories*, p. 173.
13. Thomas, *Raiders*, p. 82.
14. Ledger: U-20, 6 fev. 1915, Documentos do Ministério da Defesa, DEFE/69/270, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
15. Thomas, *Raiders*, p. 81, 91.
16. Edgar von Spiegel, entrevista, *Lusitania*, Catálogo nº 4.232, Museu Imperial da Guerra, Londres.
17. Thomas, *Raiders*, p. 83.
18. Spiegel, *Adventures*, p. 12.
19. Para detalhes sobre essa cena de Natal, ver Thomas, *Raiders*, pp. 83–85.
20. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 4; Thomas, *Raiders*, pp. 90–91. Supostamente, certa vez um comandante transportou um filhote de camelo.
21. Forstner, *Journal*, pp. 56–57; Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, p. 189; Thomas, *Raiders*, p. 86.
22. Thomas, *Raiders*, p. 86.
23. Spiegel, *Adventures*, p. 15.
24. Koenig, *Voyage*, p. 116.
25. Niemöller, *From U-Boat to Pulpit*, p. 1.

26. Zentner narra essa história em *Raiders*, de Thomas, pp. 87–89.

A literatura sobre os U-boats está repleta de histórias que só podem fazer você se perguntar o que leva um jovem a prestar serviço em submarinos alemães. Caso em questão: um deles, o U-18, tentou um ataque à esquadra principal da Grã-Bretanha baseada em Scapa Flow, no norte da Escócia, mas foi flagrado e abalroado por um navio patrulha, uma traineira. A colisão danificara o periscópio da embarcação e os lemes (os hidroplanos) que controlavam a subida e a descida do barco. O capitão ordenara uma imersão de emergência, mas o U-boat submergiu até o fundo e em seguida disparou de volta para a superfície, fora de controle. Ele foi abalroado pela segunda vez, agora por um contratorpedeiro. O submarino afundou, mas conseguiu subir para a superfície, onde ficou à deriva, inútil. O capitão sinalizou rendição. O contratorpedeiro conseguiu resgatar quase todos os tripulantes, com exceção de um.

Durante um exercício de imersão de outro U-boat, o comandante saiu apressado da torre de comando no último minuto e bateu a escotilha atrás dele. Não fechou. Quando o barco submergiu, a água atingiu a escotilha e logo começou a inundar o interior da embarcação. O submarino afundou 27 metros. A água subiu tão rápido que logo atingiu a altura do pescoço de alguns tripulantes. Foi então que um deles, já quase submerso, lembrou-se de usar os aparelhos de ar comprimido para expulsar a água dos tanques de submersão. O barco emergiu imediatamente. A tripulação usou as bombas internas, e a água logo desapareceu. “Mas, de repente”, como lembrou o experiente marujo Karl Stoltz, “todo o interior foi preenchido por um asfixiante vapor

esverdeado — o gás clorídrico da água que havia entrado em contato com a bateria elétrica”. O capitão ordenou que todos os homens saíssem para o convés, exceto um mecânico da sala de máquinas e o timoneiro. O ar fresco que fluiu através da escotilha diluiu o gás.

A causa do acidente fora um erro bobo do comandante. A escotilha, quando fechada, era para ser lacrada por uma manivela circular que operava uma série de trancas. Mas, antes de submergir, o capitão equivocadamente girou a manivela para o lado errado, deixando as trancas da porta para fora antes de fechá-la, impedindo, assim, a vedação da escotilha. Stoltz estimou que a tripulação havia ficado a poucos segundos de se afogar.

Até mesmo a furtividade de um U-boat, seu maior trunfo, podia funcionar contra ele. Em 21 de janeiro, um U-boat da mesma classe do U-20 de Schwieger estava em patrulha ao largo da costa da Holanda, quando sua tripulação avistou outro submarino. Presumindo se tratar a princípio de uma embarcação alemã, o submarino tentou saudar o outro barco por duas vezes, sem resposta. O capitão do U-boat, Bruno Hoppe, imaginou então se tratar de uma embarcação britânica e iniciou um ataque. Ele afundou o outro barco com um torpedo e, em seguida, aproximou-se para resgatar sobreviventes. Havia apenas um, que informou que ele acabara de destruir, na verdade, o U-7 da marinha alemã, sob o comando de seu melhor amigo. “Os dois foram inseparáveis por anos”, de acordo com o capitão de U-boat Baron von Spiegel, que conhecia ambos.

Para essas e outras histórias, ver Gibson e Prendergast, *German Submarine War*, pp. 17–18, 20; Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, pp. 154–57; Thomas, *Raiders*, pp. 171–72.

27. Bombas de profundidade foram usadas pela primeira vez em janeiro de 1916, mas no começo não foram muito eficazes. Só se tornariam uma ameaça significativa para comandantes de U-boats um ano depois. O sonar — fonte do barulho icônico em filmes de submarinos — foi introduzido depois da Primeira Guerra Mundial. Breemer, *Defeating the U-Boat*, p. 34; Marder, *From the Dreadnought*, p. 350.
28. Forstner, *Journal*, pp. 14–15.
29. Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, p. 25.
30. Schwieger, Diário de Guerra.

LUSITANIA: ZOOLÓGICO

1. Lauriat, Reivindicação.
2. Carta, de Albert E. Laslett ao oficial responsável, Distrito de Liverpool, 8 jun. 1915, Documentos do Ministério de Transporte, MT 9/1326, Arquivos Nacionais do Reino Unido. A ocorrência do exercício está documentada por várias referências nos Documentos do Almirantado dos Arquivos Nacionais do Reino Unido. Ver, por exemplo, “Lusitania’ — American Proceedings”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
3. Respostas do peticionário ao interrogatório proposto por Hunt, Hill & Betts, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York.
4. Testemunho, Andrew Chalmers, 18 abr. 1918, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 20.
5. Depoimento, William Thomas Turner, 30 abr. 1915, Petição da Oceanic Steam Navigation Co. Limited para limitar a culpabilidade por possuir o S.S. Titanic, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York.

6. "Cunard Liner", p. 939.
7. Walker, *Four Thousand Lives Lost*, p. 169.
8. Documentos de Baker.
9. *The New York Times*, 21 nov. 1915.
10. Testemunho, William Thomas Turner, 15 jun. 1915, "Investigação", p. 7.
11. Esses detalhes foram listados no "Acordo do Aprendiz Regular" de Morton, um contrato de quatro anos que o obrigava a obedecer os comandos de seu capitão e associados "e guardar seu segredo e os deles". Estipulava ainda que o aprendiz não podia "frequentar tavernas ou pubs (...) nem participar de jogos ilegais". Acima de tudo, cada aprendiz concordava em não "ausentar-se (...) sem licença". Em troca, os aprendizes receberiam um salário anual de cinco libras esterlinas no primeiro ano, que aumentaria para pouco mais de dez libras esterlinas no último ano. Eles também teriam garantidos abrigo e alimentação, além de "Assistência para cirurgião, médico e medicamentos". Cada um teria dez shillings para sua higiene. "Acordo do Aprendiz Regular", Documentos de Morton, DX/2313, Merseyside; "Continuous Certificate of Discharge", Documentos de Morton, DX/2313, Merseyside.
12. Morton, *Long Wake*, p. 97.
13. *Ibid.*, p. 98.
14. *Ibid.*, p. 99.
15. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 108.
16. Algumas autoridades britânicas ainda tinham dúvidas sobre a lealdade dos homens empregados pela Cunard em seu escritório de Nova York, que era coordenado por Charles P. Sumner, gerente de todas as operações da empresa nos Estados Unidos. O próprio capitão Dow foi levado a desconfiar de Sumner "em relação à sua intimidade com os alemães", segundo um telegrama do

cônsul-geral da Grã-Bretanha em Nova York, Sir Courtenay Bennett. Ele também estava convencido de que o escritório estava sob o domínio da Alemanha. Via como prova disso o número de empregados com sobrenomes alemães, como Fecke, Falck, Buiswitz, Reichhold, Brauer, Breitenbach e Müller. O ex-diplomata Sir Arthur Herbert, compatriota de Sir Courtenay, também acreditava nisso. Seus interrogatórios frequentes feitos naquele período já tenso foram uma provação a mais para Sumner, um gestor qualificado que manteve os navios da Cunard navegando dentro do cronograma e que tinha total confiança, beirando a amizade, do presidente da Cunard, Alfred A. Booth.

Sir Arthur estava tão convencido de que algo sinistro estava prestes a acontecer nas operações novaiorquinas da Cunard que contratou um detetive particular para investigar, sem contar a Sumner. Ao detetive faltava sutileza, e seu comportamento fez com que os funcionários da Cunard suspeitassem de que *ele* pudesse ser um espião. Como Sumner lembrou: “Esse homem aumentou minhas suspeitas de tal forma que eu coloquei nosso Detetive de Doca para observar o detetive de Sir Herbert Arthur.” Sumner enviou um relatório a Sir Arthur sobre o comportamento do investigador, pensando que ele ficaria interessado. “Em vez de ficar satisfeito com o que eu tinha feito”, escreveu Sumner, “ele [Sir Arthur] explodiu de raiva e disse que nunca tinha sido tão insultado em sua vida”. Sir Arthur foi tão longe que chegou a acusar Sumner de espioná-lo, e parecia tão angustiado que o gerente da Cunard começou a se perguntar se o ex-diplomata poderia estar, na verdade, escondendo seus próprios segredos. Sumner escreveu: “Isso alimentou bastante em minha

mente algumas suspeitas de que algo pudesse ser descoberto se observassem seus movimentos.”

“Confidencialmente”, Sumner escreveu, “acho que posso expressar com segurança a minha opinião de que Sir Arthur Herbert é um tanto ‘peculiar’.”

Pelo menos nesse ponto, até outro antagonista de Sumner, Sir Courtenay Bennett, parecia concordar. Em certa ocasião, Sir Arthur fez uma visita a Sir Courtenay. Uma discussão surgiu, escreveu Sumner, durante a qual Sir Courtenay disse a seu visitante “que fosse para casa ensinar a mãe como chupar ovos”.

Sumner escreveu: “Embora não possa evitar pensar que de certa forma isso não foi um procedimento digno... também proporciona o único incidente engraçado que eu experimentei em todas as minhas relações com esses dois homens.”

Telegrama, de C. Bennett para Alfred Booth, 30 nov. 1914, D42/C1/1/66, Parte 2 de 4, Arquivos da Cunard; “Salaries of New York Office Staff”, D42/C1/1/66, Parte 3 de 4, Arquivos da Cunard; carta, de Charles P. Sumner para D. Mearns, 29 dez. 1914, D42/C1/2/44, Arquivos da Cunard; carta, de Charles P. Sumner para Alfred A. Booth, 4 ago. 1915, D42/C1/1/66, Parte 3 de 4, Arquivos da Cunard; telegrama, de Richard Webb para Cecil Spring-Rice, 11 mai. 1915, “Lusitania Various Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

17. Telegrama, 27 abr. 1915, Caixa 2, Coleção Bailey/Ryan.
18. Francis Burrows, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC.
19. Robert James Clark, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC.
20. Memorando, 7 mai. 1914, D42/PR13/3/14-17, Arquivos da Cunard.

21. Preston, *Lusitania*, p. 110; Ramsay, *Lusitania*, p. 51; *The New York Times*, 30 mar. 1915.
22. Preston, *Lusitania*, p. 110.
23. Lauriat, Reivindicação.
24. Ver o website Lusitania Resource, <www.RMSLusitania.info>, que apresenta um banco de dados de fácil pesquisa sobre o navio e seus passageiros.

SALA 40: "O MISTÉRIO"

1. Minha descrição da Sala 40 e suas operações tem origem nos documentos em posse do Churchill Archives, na Churchill College, Cambridge, e dos Arquivos Nacionais do Reino Unido, em Kew, Documentos do Almirantado. Para aprofundar a leitura, ver Beesly, *Room 40*; Gannon, *Inside Room 40*; Alm. William James, *Code Breakers*; e Ramsay, "*Blinker*" Hall.
2. Não posso dizer quão feliz fiquei quando, durante uma de minhas visitas aos Arquivos Nacionais do Reino Unido, pude examinar o próprio livro de códigos. Veio a mim como um presente, embrulhado em papel com um laço de pano, em uma grande caixa. Tocá-lo e abri-lo, e folhear suas páginas — gentilmente — me ofereceu um daqueles momentos em que o passado ressurge furtivo, fisicamente vivo. Esse mesmo livro estivera num contratorpedeiro alemão afundado pelos russos nos primórdios da Primeira Guerra Mundial. *Signalbuch der Kaiserlichen Marine*, Berlim, 1913, Documentos do Almirantado, ADM 137/4156, Arquivos Nacionais do Reino Unido; ver também Beesly, *Room 40*, pp. 4–5, 22–23; Halpern, *Naval History*, p. 36; Alm. William James, *Code Breakers*, p. 29; Grant, *U-Boat Intelligence*, p. 10.
3. Para os vários relatos sobre a obtenção do livro de códigos, ver Churchill, *World Crisis*, p. 255; Halpern, *Naval*

History, pp. 36–37; e Tuchman, *Zimmermann Telegram*, pp. 14–15.

4. História da Sala 40, CLKE 3, Documentos de Clarke.
5. Idem.
6. Halpern, *Naval History*, p. 37; Beesly, *Room 40*, pp. 310–11.
7. Alm. William James, *Code Breakers*, p. xvii.

Mesmo antes da guerra, quando então no comando de um cruzador, o HMS Cornwall, Hall distinguiu-se por um golpe inteligente. O ano era 1909, e seu navio devia estar entre outras embarcações britânicas numa visita cerimonial a Kiel, na Alemanha, sede da Armada Germânica. O Almirantado pedira a Hall para ajudar na coleta de informações precisas sobre a configuração das rampas de estaleiro do porto, que eram mantidas fora de vista por uma fileira de navios patrulheiros.

Uma ideia veio a Hall. O duque de Westminster esteve presente para a regata e levou consigo sua lancha, a Ursula, para ostentar. Os marinheiros alemães amavam a embarcação e a aplaudiam todas as vezes que a viam. Hall perguntou ao duque se poderia emprestá-la por algumas horas. No dia seguinte, dois dos homens de Hall subiram a bordo da Ursula disfarçados como operários civis da casa de máquinas. Colocaram a lancha em plena velocidade, disparando para o mar e rasgando de volta para o porto. Ela rugiu através da linha de barcos de patrulha, recebendo elogios de suas tripulações. Mas então houve um infeliz acontecimento. Os motores da Ursula quebraram, bem na frente das instalações navais da marinha alemã. Enquanto a tripulação do barco alardeava a tentativa de ligar os motores, os homens de Hall tiravam mais e mais fotografias do estaleiro. Um dos navios de patrulha acabou por rebocar o barco de volta para o seu ancoradouro. “Os alemães ficaram encantados em poder

vê-la tão de perto” escreveu Hall, “mas eles não estavam tão encantados quanto eu, porque um de nossos ‘operários’ garantiu as mais perfeitas fotografias das rampas e conseguiu todas as informações que queríamos”. “The Nature of Intelligence Work”, Hall 3/1, Documentos de Hall.

8. Alm. William James, *Code Breakers*, p. 202.
9. Gilbert, *First World War*, p. 102.
10. Gibson and Prendergast, *German Submarine War*, p. 19; Gilbert, *First World War*, p. 124.
11. Clark, *Donkeys*, p. 74; Gilbert, *First World War*, pp. 144–45; Keegan, *First World War*, pp. 198–99.
12. Clark, *Donkeys*, p. 74.
13. Frothingham, *Naval History*, pp. 66, 75.
14. História da Sala 40, CLKE 3, Documentos de Clarke.
15. Memorando, Henry Francis Oliver, CLKE 1, Documentos de Clarke.
16. História da Sala 40, “Narrativa do Capitão Hope”, CLKE 3, Documentos de Clarke.
17. História da Sala 40, CLKE 3, Documentos de Clarke.
18. Idem.
19. Beesly, *Room 40*, p. 92.
20. História da Sala 40, CLKE 3, Documentos de Clarke.
21. Memorando, de Herbert Hope para o Diretor da Divisão de Operações, 18 abr. 1915, “Memorandos do capitão Hope para a Divisão de Operações”, Documentos do Almirantado, ADM 137/4689, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
22. História da Sala 40, CLKE 3, Documentos de Clarke.
23. Os relatos provenientes de interrogatórios feitos aos oficiais e à tripulação de um U-boat capturado produzem uma sensação muito mais rica da vida em um U-boat do que a qualquer biografia ou livro publicado. Documentos do Almirantado, ADM 137/4126, Arquivos Nacionais do

Reino Unido. Especificamente, ver interrogatórios às tripulações dos U-48, U-103, UC-65, U-64 e UB-109; ver também Grant, *U-Boat Intelligence*, p. 21.

24. Beesly, *Room 40*, p. 30.
25. História da Sala 40, CLKE 3, Documentos de Clarke; Beesly, *Room 40*, p. 30.
26. *The New York Times*, 8 mai. 1915.
27. “Diário do capitão Hope”, Documentos do Almirantado, ADM 137/4169, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
28. Registros de telegramas, 3 mar. 1915, Centro de Inteligência Naval de Norddeich, Documentos do Almirantado, ADM 137/4177, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
29. Telegramas interceptados, 28 e 29 abr. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/3956, Arquivos Nacionais do Reino Unido. Qualquer um que examinar esses arquivos perceberá, para seu prazer, que essas são as próprias decodificações manuscritas.
30. “A Little Information for the Enemy”, Hall 3/4, Documentos de Hall.

Hall amava as surpresas do trabalho de inteligência e amava saber a história por trás dos eventos relatados nos jornais, que muitas vezes eram censurados. Por exemplo, a Sala 40 descobriu o verdadeiro destino de um submarino alemão, o U-28, que atacara um navio que transportava caminhões em seu convés principal. Um projétil disparado pelo U-boat atingiu uma carga de explosivos de alta potência transportada pelo navio, e de repente “o ar estava repleto de caminhões descrevendo parábolas incomuns”, escreveu Hall. Oficialmente, o U-boat havia sido perdido em uma explosão. Mas Hall e a Sala 40 sabiam a verdade: um dos caminhões voadores tinha aterrissado na proa do submarino, penetrando em seu casco e afundando o U-boat de imediato. “Na

verdade”, escreveu Hall, “o U-28 foi afundado por um caminhão!”

Por mais estranhas que fossem essas histórias, registrou Hall, “às vezes fico inclinado a pensar que o mais estranho de tudo tenha sido a Divisão de Inteligência. Pois não era como nada mais que houvesse existido”. “The Nature of Intelligence Work”, Hall 3/1, Documentos de Hall.

LUSITANIA: UMA PROCISSÃO DE PASSAGEIROS

1. O filme *SS Lusitania on Her Final Departure from New York City, During World War I* pode ser acessado em CriticalPast.com (www.criticalpast.com/video/65675040085_SS-Lusitania_passengers-arrive-at-the--dock_passengers-aboard-SS-Lusitania_author-Elbert-Hubert). Um agente do Justice Department’s Bureau of Investigation (não ainda o *Federal* Bureau of Investigation — o FBI) assistiu ao filme duas vezes sucessivas durante uma apresentação privada em um teatro na Filadélfia. O agente, Frank Garbarino, ficou impressionado com um detalhe que percebeu e acreditava que isso era toda a informação necessária para confirmar que o filme não era uma fraude. “Será fácil identificar muitas das pessoas que estavam a bordo do navio por aqueles que as conheciam intimamente”, escreveu. “Além disso, podemos distinguir os números das licenças de três táxis que se dirigiram ao píer com passageiros, e os traços daqueles que saíam dos veículos estão bem claros. Os números das licenças dos táxis eram 21.011, 21.017, 25.225. Será fácil verificar qual companhia de táxi tinha essas licenças e provavelmente terá um registro das pessoas que foram levadas ao píer da Cunard naquela

manhã.” Carta, de Bruce Bielaski para o Procurador-Geral, 27 jun. 1915, Coleção Bailey/Ryan.

2. Para detalhes sobre a vida de Frohman e sua esposa, ver Marcossou e Frohman, *Charles Frohman*, completo; também *The New York Times*, 16 mai. 1915; Lawrence, *When the Ships Came In*, p. 126.
3. Para uma visão geral da vida extravagante de Kessler como o “Rei do Champanhe”, ver “Compliments of George Kessler”, *American Menu*, 14 abr. 2012 (cortesia de Mike Poirier); para a Festa da Gôndola, ver Tony Rennell, “How Wealthy Guests Turned the Savoy into the World’s Most Decadent Hotel”, *Daily Mail*, 17 dez. 2007, <www.dailymail.co.uk/news/article-502756/How-wealthy-guests-turned-Savoy-worlds-decadent-hotel-shuts-100m-refit.html>, e “The Savoy: London’s Most Famous Hotel”, Savoy Theatre, <www.savoytheatre.org/the-savoy-londons-most-famous-hotel/>. Para referências sobre “jantares esquisitos”, ver *Lexington Herald*, 16 mai. 1915.

De acordo com um relato, Kessler levava com ele notas de dinheiro e títulos avaliados em dois milhões de dólares. Preston, *Lusitania*, p. 137.

4. *The New York Times*, 26 mai. 1908 e 11 jun. 1909.
5. “Titanic’s ‘Just Missed It Club’ an Elite Group”, *Pittsburgh Post-Gazette*, 16 abr. 2012, <www.post-gazette.com/life/lifestyle/2012/04/15/Titanic-s-Just-Missed-It-Club-an-elite-group/stories/201204150209>.
6. A biografia de Jack Lawrence, *When the Ships Came In*, à qual fui apresentado pelo ás do Lusitania Mike Poirier, é de fato muito charmosa e transmite a sensação dos vibrantes dias marítimos de Nova York de forma bastante convincente, a ponto de o leitor desejar voltar àqueles dias em que dezenas de navios tocavam a margem do rio Hudson em Manhattan. Lawrence, *When the Ships Came In*; p. 116, ver também pp. 15, 16, e 117.

7. Cunard Steamship Company, “Rules”, p. 73.
8. Lawrence, *When the Ships Came In*, pp. 119–21.
9. Ibid., 124.
10. Ibid., 125.
11. Ibid., p. 123.
12. Idem.
13. Ibid., p. 122.
14. Ver “Not on Board”, em “People”, em Lusitania Resource, <www.rmsslusitania.info/people/not-on-board/>.
15. Idem, e *New Zealand Herald*, 26 jun. 1915.
16. Carta, de A. B. Cross, publicada em 12 jun. 1915, no *Malay Mail*, Doc. 1730, Museu Imperial da Guerra.
17. *The New York Times*, 1º mai. 1915.
18. Testemunho, Ogden Hammond, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 166. Para detalhes sobre acidentes com bondes, ver *The New York Times*, 3 jan. 1915; 3 mai. 1916; 9 jul. 1916.
19. May Walker, entrevista transcrita, Rádio BBC de Merseyside, 1984, Museu Imperial da Guerra (com permissão da Rádio BBC de Merseyside).
20. Carta, de Charles P. Sumner para Alfred A. Booth, 26 jun. 1915, D42/C1/1/66, Parte 2 de 4, Arquivos da Cunard.
21. Deparei com inúmeros relatos valiosos sobre a vida e o trabalho de Pope. Ver Cunningham, *My Godmother*; Katz, *Dearest*; Paine, *Avon Old Farms School*; e S. Smith, *Theodate Pope Riddle*.
22. Katz, *Dearest*, p. 25.
23. Citado em Cunningham, *My Godmother*, pp. 53–54, e Katz, *Dearest*, p. 54.
24. Citado em S. Smith, *Theodate Pope Riddle*, cap. 1, p. 3 (cada capítulo é paginado separadamente).
25. Ibid., cap. 2, p. 4.
26. Ibid., cap. 4, p. 2; ver a carta completa no Apêndice B.

27. Ibid., cap. 5, p. 1.
28. Katz, *Dearest*, p. 1.
29. S. Smith, *Theodate Pope Riddle*, cap. 6, p. 7.
30. Katz, *Dearest*, p. 75.
31. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, pp. 65–66.
32. Lauriat, Reivindicação.
33. Carta, de Harris para o avô e a avó, 1º mai. 1915, Documentos de Harris.
34. Lawrence, *When the Ships Came In*, p. 129.
35. Ibid., p. 130.

SALA 40: O ESTRATAGEMA DE BLINKER

1. Registros de telegramas, 24 mai. 1915, de Antuérpia para Bruges, Centro de Inteligência Naval da Antuérpia, Documentos do Almirantado, ADM 137/4177, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Von Trapp, *To the Last Salute*, p. 24.
3. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, pp. 73, 83.

WASHINGTON: PERDIDO

1. Carta, de Wilson para Galt, 28 abr. 1915, Documentos de Wilson.
2. Carta, de Galt para Wilson, 28 abr. 1915, Documentos de Wilson.
3. Levin, *Edith and Woodrow*, p. 58.
4. Carta, de Galt para Wilson, 28 abr. 1915, Documentos de Wilson.
5. Carta, de Wilson para Galt, 30 abr. 191, Documentos de Wilson.
6. Levin, *Edith and Woodrow*, p. 55.
7. Wilson, *My Memoir*, p. 58.
8. Levin, *Edith and Woodrow*, p. 57.
9. Idem; para uma variante, ver Wilson, *My Memoir*, p. 55.

10. Carta, de Galt para Wilson, 28 abr. 1915, Documentos de Wilson.
11. Schachtman, *Edith and Woodrow*, p. 78.
12. Levin, *Edith and Woodrow*, p. 74.
13. Starling, *Starling*, p. 44.
14. Gilbert, *First World War*, p. 154.
15. Citado em *ibid.*, p. 156.
16. *Ibid.*, p. 164.
17. *Ibid.*, p. 126.
18. *Ibid.*, pp. 121, 135–36; Keegan, *First World War*, pp. 238, 239.
19. Gilbert, *First World War*, pp. 142–43.
20. Lansing, Memorandos Privados, 15 abr. 1915, Documentos de Lansing.
21. *Ibid.*, 29 abr. 1915.
22. Link, *Wilson: Struggle*, p. 366.
23. *The New York Times*, 2 mai. 1915.
24. Ledger, Mensagens Recebidas, Documentos do Almirantado, ADM 137/4101, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
25. *Washington Herald*, 1º e 2 mai. 1915.
26. *The New York Times*, 7 mai. 1915.

LUSITANIA: A CAMINHO

1. Poster, “Lusitania Disaster. Information Wanted”, Documentos de Prichard.
2. Carta, de Theodate Pope para a sra. Prichard, 4 fev. 1916, Documentos de Prichard.
3. Carta, de Thomas Sumner para a sra. Prichard, 28 out. 1915, Documentos de Prichard.
4. Carta, de Henry Needham para a sra. Prichard, 20 mai. 1915, Documentos de Prichard.
5. Carta, de Arthur Gadsden para a sra. Prichard, 04 jul. 1915, Documentos de Prichard.

6. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 21; ver também *The New York Times*, 6 mai. 1915.
7. Carta, de Oliver Bernard para a sra. Prichard, 15 ago. 1915, Documentos de Prichard.
8. Selecionei esses detalhes do Porto de Nova York de uma variedade de pesquisas feitas na matriz da biblioteca pública de Nova York. Incluem-se: Map of New York and Harbor, A.R. Ohman Map Co., 1910; Sea Chart, New York Bay and Harbor, 1910; Map of Depths, New York Bay and Harbor, U.S. Coast and Geodetic Survey, May 1914; Map, Manhattan, G.W. Bromley & Co., 1916, Plate 38; Map, New York City, 1910, Section 2, Plate 10, 1911. Interessante que o último mapa faz referência a “Sir Peter Warren Farm”, logo acima da rua Catorze, em Manhattan, já que uma vasta extensão de terra aberta fora adquirida no século XVIII por Warren, um capitão britânico. Posso oferecer uma observação inútil: não há nenhuma exploração agrícola nesse local hoje.
9. Interessado em encher a mente do leitor com conhecimento ainda mais inútil, eu gostaria de dizer que a dupla de comediantes da década de sessenta Irmãos Smothers — Tom e Dick — nasceu na ilha dos Governadores.
10. Preston, *Lusitania*, p. 136. As informações sobre esses misteriosos cavalheiros são escassas. Não fui capaz de encontrar nenhuma fonte que os identificasse pelo nome. Também não é claro exatamente onde eles ficaram presos a bordo do navio, já que no *Lusitania* não havia uma “cela” formal, mas todos os relatos concordam que eles foram confinados atrás de portas trancadas.
11. Ver “Not on Board”, em “People”, em *Lusitania Resource*, <www.rmsslusitania.info/people/not-on-board/>.

1. Spiegel, *Adventures*, p. 3.
2. Schwieger, *Diário de Guerra*. Todas as referências nesse capítulo sobre o curso, o clima, a altura das ondas e assim por diante são retiradas desse diário.
3. Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, pp. 126, 186, 195.
4. Rössler, *U-Boat*, p. 25.
5. Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, p. 145.

LUSITANIA: RENDEZ-VOUS

1. Ver detalhes em “Saloon (First Class) Accommodations”, em “Lusitania Accommodations”, em Lusitania Resource, <www.rmsslusitania.info/lusitania/accommodations/saloon>.
2. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle. A carta de Pope oferece um dos relatos mais detalhados da vida a bordo e do naufrágio que eu fui capaz de localizar.
3. *New York Sun*, 1º mai. 1915.
4. Idem; ver também Berg, *Wilson*, pp. 347–49.
5. *New York Sun*, 1º mai. 1915.
6. Katz, *Dearest*, p. 103.
7. Idem.
8. *Ibid.*, p. 109.
9. *New York Sun*, 1º mai. 1915.
10. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
11. Carta, de Huston para “Ruth”, 1º mai. 1915. Este curioso trecho da história do Lusitania me foi apresentado por Geoffrey Whitfield. A carta foi publicada em Kalafus, Poirier et al., *Lest We Forget*.
12. Bisset, *Commodore*, p. 45.
13. “Respostas do peticionário ao interrogatório proposto por May Davies Hopkins”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 mai. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA —

Nova York, pp. 3, 9; Memorando, “‘Lusitania’—American Proceedings”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido; minuta, 19 nov. 1914, Arquivos da Cunard.

SALA 40: CADÊNCIA

1. Minute Sheet: U-20, Documentos do Ministério da Defesa, DEFE/69/270, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

PARTE II: CORDA DE PULAR E CAVIAR

U-20: "O MOMENTO CEGO"

1. Schwieger, Diário de Guerra.
2. Para detalhes adicionais sobre submersão, ver Forstner, *Journal*, pp. 20–27; Koenig, *Voyage*, pp. 51–58; Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, p. 174.
3. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 120.
4. Koerver afirma que os navios construídos antes do U-20, numerados de U-5 a U-18, todos a gasolina, levavam “vários minutos” para submergir (*German Submarine Warfare*, p. xxxvii). Breemer diz, “Em 1914, um tempo de submersão de cinco minutos ou menos tornou-se padrão para um barco quando totalmente na superfície e cerca de um minuto a partir quando parcialmente submerso” (*Defeating the U-Boat*, p. 14).
5. Koerver, *German Submarine Warfare*, p. xxxvii.
6. Koenig, *Voyage*, pp. 51–58.
7. Spiegel, *Adventures*, p. 15.
8. Koenig, *Voyage*, p. 54.
9. Thomas, *Raiders*, p. 33.
10. Koenig, *Voyage*, p. 27. Ele chama isso de rosnado “furioso”.
11. Ibid., p. 31; Forstner, *Journal*, p. 75.
12. Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, p. 118.
13. Schwieger, Diário de Guerra.

LUSITANIA: DOMINGO NO MAR

1. *The New York Times*, 12 set. 1909.

2. “Respostas do peticionário ao interrogatório proposto por May Davies Hopkins”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 4; Ramsay, *Lusitania*, p. 227.
3. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
4. A carta de Meriheina foi reimpressa em um artigo de jornal não identificado “Saves 15 Lusitania Passengers, Then Writes to Wife from Raft”, mantido pela New-York Historical Society, Nova York, NY. Também há um trecho em Kalafus et al., *Lest We Forget*.
5. Kalafus et al., “William Meriheina: An Inventive Survivor”, *Encyclopedia Titanica*, 29 mar. 2014, <www.encyclopedia-titanica.org/documents/William-meriheina-an-inventive-survivor.pdf>.
6. “Saves 15 Lusitania Passengers, Then Writes to Wife from Raft”, artigo de jornal não identificado, New-York Historical Society, Nova York, NY.
7. Testemunho, Charles E. Lauriat Jr., Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 87.
8. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, p. 3.
9. Citado em “Mr. Charles Emelius Lauriat, Jr.”, em “People”, “Saloon (First Class) Passenger List”, em *Lusitania Resource*, <www.rmsslusitania.info/people/saloon/charles-lauriat>.
10. Lauriat, Reivindicação. A reivindicação de Lauriat ante a Comissão Mista de Reivindicações totaliza centenas de páginas e contém muitos detalhes sobre sua jornada, até o número de malas que ele levara consigo e onde as guardara. Sua reivindicação também fornece uma perspectiva sobre os negócios com a filha e a neta de Thackeray.

11. “Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts”, Petição da Cunard Steamship Company. 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 58.
12. Memorando, para o capitão e o capitão de estado-maior, Lusitania, 21 nov. 1914, Arquivos da Cunard, GM 22/1/1.
13. “Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 5; “Memorandum as to Master’s Actions”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
14. “Instructions for Owners and Masters”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido. Um memorando do Almirantado, de maio de 1915, intitulado “Notes on Mines and Torpedoes” [Notas sobre minas e torpedos] instruía os capitães de navios sobre como agir caso encontrassem um torpedo flutuando no mar. A primeira e provavelmente a mais sábia instrução era: “Não bater na ponta.” Coleção Bailey/Ryan.
15. Telegrama, do Almirante John Jellicoe para o Almirantado, 23 mar. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/62/83. Em seu telegrama, Jellicoe relata o afundamento do U-29 e elogia a “o comando habilidoso do marinheiro” do Dreadnought, mas adverte, no entanto, que o naufrágio fique em segredo. Em texto telegráfico, escreve: “Deve ser muito desconcertante para o inimigo quando um submarino desaparece e a causa é desconhecida.”
16. “Instructions for Owners and Masters”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
17. Idem.

18. Memorando Confidencial, 16 abr. 1915. Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido; “Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, pp. 5–6.
19. “Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, 4.
20. O marinheiro do Lusitania Leslie Morton, por exemplo, afirmou em uma carta à Associated Press que “na época o zigue-zague não tinha sido introduzido para navios mercantes, além disso, um navio viajando a dezesseis nós ou mais era considerado pela prática e precedência como a salvo de ataques de submarinos.” De Morton para Associated Press, 15 mai. 1962, Documentos de Morton, DX/2313, Merseyside.

Durante o julgamento do limite de responsabilidade da Cunard, em Nova York, Thomas Taylor, um capitão da Cunard, testemunhou que capitães de navios mercantes não ziguezaguearam até cinco meses *depois* do naufrágio do Lusitania. Perguntado se ele teria considerado fazê-lo antes do desastre, disse: “Não, nós não teríamos feito isso. Nós nunca pensaríamos nisso até aquele momento.” Testemunho de Thomas M. Taylor, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, pp. 907, 911, 915.
21. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.

1. Telegrama, de Henry Francis Oliver para Jacky Fisher, 2 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Telegrama, de Henry Francis Oliver para o Almirante John Jellicoe, 2 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
3. Beesly, *Room 40*, p. 100; Ramsay, *Lusitania*, p. 246.
4. Beesly, *Room 40*, pp. 96–97.
5. *Ibid.*, p. 100.
6. *Idem.*
7. Telegrama, de Saint Mary Scilly para o Almirantado, 2 mai. 1915, 16h05, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido; telegrama, de Saint Mary Scilly para o Almirantado, 2 mai. 1915, 18h07, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido; Telegrama, Almirante, de Devonport para o Almirantado, 2 mai. 1915, 22h22. Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido; registro, “Subs”, 2 mai. 1915, 10h27, 16h05 e 18h07, Documentos do Almirantado, ADM 137/4101, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
8. Frost, *German Submarine Warfare*, p. 186.
9. Link, *Wilson: Struggle*, pp. 48, 120–22; Devlin, *Too Proud to Fight*, pp. 318–19.
10. Cooper, *Walter Hines Page*, p. 306.

U-20: LINHA PERIGOSA

1. Todos os detalhes desse capítulo foram retirados de Schwieger, *Diário de Guerra*.

LUSITANIA: HALIBUT

1. Testemunho, John I. Lewis, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 598.
2. Morton, *Long Wake*, p. 101.
3. *The Washington Times*, 3 mai. 1915.
4. Carta, de Grace French para Prichard, 10 set. 1915, Documentos de Prichard.
5. Menus, SAS/33D/2/13b, Merseyside.
6. Tudo proveniente de Arquivos da Cunard, D42/B4/45: Minutas, 18 fev. 1915; 10 mar. 1915; 21 abr. 1915; 5 mai. 1915.
7. Carta, de Michael Byrne para William Jennings Bryan, 8 jun. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
8. Harold Smethurst, “Hand-Written Account”, DX/2085, Merseyside.
9. S. Smith, *Theodate Pope Riddle*, cap. 1, p. 3.
10. Katz, *Dearest*, p. 20.
11. Ibid., p. 19
12. Ibid., p. 22.
13. Mitchell, *Fat and Blood*, p. 42.
14. Mitchell, *Wear and Tear*, p. 47.
15. Katz, *Dearest*, p. 22.
16. Knight, “All the Facts”, p. 277.
17. Idem.
18. Ibid., p. 259. Embora a história de Gilman tenha diminuído a popularidade de Mitchell, não impediu que Woodrow Wilson, logo após sua eleição para a presidência em 1912, se submetesse a um tratamento na clínica de Mitchell. Por mais de uma década, Wilson sofrera pequenos acidentes vasculares cerebrais e outras desordens associados a um distúrbio vascular cerebral não diagnosticado, incluindo um momento chocante em 1906, quando, então reitor de Princeton, perdeu

temporariamente a visão no olho esquerdo. O dr. Mitchell ofereceu o prognóstico de que Wilson não iria sobreviver a seu primeiro mandato. Ele recomendou descanso, exercício e uma dieta saudável, e aconselhou o presidente a evitar situações de estresse. Link, “Dr. Grayson’s Predicament”, pp. 488–89.

19. S. Smith, *Theodate Pope Riddle*, cap. 5, p. 1.
20. Idem.
21. Idem.
22. Idem.
23. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
24. Mackworth, *This Was My World*, p. 242.
25. Ibid., pp. 241–42.
26. Carta, de Grace French para a sra. Prichard, 12 nov. 1915, Documentos de Prichard.
27. Carta, de Grace French para a sra. Prichard, 20 nov. 1915, Documentos de Prichard. Mike Poirier acredita que essa mulher era irlandesa.
28. Carta, de Olive North para a sra. Prichard, 11 set. 1915, Documentos de Prichard.
29. Idem.
30. Carta, de Gertrude Adams para a sra. Prichard, sem data, Documentos de Prichard.
31. Ramsay, *Lusitania*, p. 50.

U-20: O PROBLEMA COM OS TORPEDOS

1. Schwieger, Diário de Guerra.
2. À noite, os navios mais rápidos, mesmo com todas as luzes apagadas, eram traídos pelo brilho da espuma branca subindo por suas proas. O problema tornava-se maior quando uma embarcação passava por águas propensas à fosforescência causada por certos organismos marinhos. Alguns tripulantes de U-boat comentaram

sobre o sentimento de fascínio ao verem a espuma levantada pelos contratorpedeiros em alta velocidade, embora estes fossem seus mais letais oponentes. Um tripulante chamou isso de “uma visão adorável”. O comandante de U-boat Georg von Trapp escreveu que em tais momentos parecia que os contratorpedeiros estavam “usando bigodes brancos”. Von Trapp, *To the Last Salute*, p. 75; Neureuther e Bergen, *U-Boat Stories*, pp. 112, 199.

3. Notas traduzidas, Arno Spindler, *Der Handelskrieg mit U-Booten*, Caixa 2, Coleção Bailey/Ryan; Preston, *Lusitania*, p. 165; Richard Wagner, “Lusitania’s Last Voyage”, Registros, Primavera de 2005, <www.beyondships.com/files/hLUSITANIAarticler.pdf>, p. 3.
4. “U-58: Interrogation of Survivors”, Documentos do Almirantado, ADM 137/4126, Arquivos Nacionais do Reino Unido, p. 5.
5. “Report of interrogation os Survivors of ‘U.B. 109’”, Documentos do Almirantado, ADM 137/4126, Arquivos Nacionais do Reino Unido, p. 7.
6. Schwieger, Diário de Guerra.

LUSITANIA: SOL E FELICIDADE

1. “Saves 15 Lusitania Passengers, Then Writes to Wife from Raft”, artigo de jornal não identificado, New-York Historical Society, Nova York, NY.
2. Carta, de Huston para “Ruth”, 1º mai. 1915, Kalafus et al., *Lest We Forget*.
3. “Narrative of Mrs. J. MacFarquhar”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
4. Lauriat, *Last Voyage*, p. 69.
5. Relato de Conner, citado em Kalafus et al., *Lest We Forget*.

SALA 40: O ORION ZARPA

1. Telegrama, do Almirantado para o comandante-chefe. Devonport, 4 mai. 1915, e telegrama, de Stockton para o Almirantado, 5 mai. 1915, ambos em “Home Waters: General Operation Telegrams”, 1º a 5 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Telegrama, do Almirantado para o comandante-chefe, 4 mai. 1915, telegrama, do Centro Naval de Devonport para o Almirantado, 4 mai. 1915, telegrama, de Stockton para o Almirantado, 5 mai. 1915, telegrama, do Orion (via Pembroke) para o Almirantado, 5 mai. 1915, e telegrama, do comandante-chefe da Esquadra Territorial para o Almirantado, 5 mai. 1915, todos em “Home Waters: General Operations Telegrams”, 1º a 5 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
3. Registro, “Subs”, 2 mai. 1915, 10h30 e 3 mai. 1915, 2h30, Documentos do Almirantado, ADM 137/4101, Arquivos Nacionais do Reino Unido; *The New York Times*, 3 mai. 1915.
4. Registro, “Subs”, 4 mai. 1915, 3h32, Documentos do Almirantado, ADM 137/4101, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

U-20: FRUSTRAÇÃO

1. Schwieger, Diário de Guerra.

LONDRES, BERLIM, WASHINGTON: CONFORTO NEGADO

1. Marder, *From the Dreadnought*, p. 266.

Até mesmo seus horários entravam em confronto. A melhor hora para Fisher era de manhã cedo, entre quatro horas e o café da manhã; ele também ia para a

cama cedo, por voltas das 21h. Churchill começava a trabalhar às 8h, quando ainda estava na cama, e continuava até uma da madrugada. Como lembrou o contra-almirante Sir Douglas Brownrigg: “Era um espetáculo extraordinário, empoleirado em uma cama enorme, com toda a colcha repleta de caixas de expedição, vermelhas e de todas as cores, e um estenógrafo sentado a seus pés — o próprio sr. Churchill, com um enorme Corona na boca, um copo de água morna sobre a mesa ao seu lado e um bloco de notas sobre seu joelho!” (p. 267).

2. “Lord Fisher and Mr. Churchill”, Hall 3/5, Documentos de Hall.

Violet Asquith, filha do primeiro-ministro Herbert Asquith, foi uma observadora atenta de seu tempo e dos homens que encontrou, incluindo Churchill e Fisher.

Ela atribui a Churchill a citação: “Acho que uma maldição deveria cair sobre mim, porque sou tão feliz. Eu sei que esta guerra está quebrando e estilhaçando a vida de milhares a cada momento e mesmo assim — não posso evitar — eu aprecio cada segundo da minha vida” (citado em Hough, *Winston and Clementine*, p. 286).

Também há algumas de suas observações selecionadas sobre Fisher. “Eu disse tanto a meu pai quanto a Winston que, embora não duvidasse da genialidade de Lord Fisher, achava-o perigoso, porque acreditava que ele era louco” (citado em Hough, *Winston and Clementine*, p. 284). Em outra ocasião, ela comentou: “Que homem estranho ele é!” (citado em Hough, *Winston and Clementine*, p. 306).

Um de seus melhores amigos, Archie Gordon, viajou no Lusitania em dezembro de 1908. Sua experiência foi desapontadora. “Eu esperava sensações, experiências e

relacionamentos como de romances”, escreveu ele em uma carta à amiga. “Em vez disso, foi algo que se assemelha a um hotel hipermaçante com portas e janelas trancadas.” A travessia foi agitada e desconfortável no início, em seguida melhorou. “O mar acalmou, o sol saiu, e uma quantidade de pessoas até então inimaginável desentocou-se como coelhos” (Carter e Pottle, *Lantern Slides*, p. 172).

3. “Lord Fisher and Mr. Churchill”, Hall 3/5, Documentos de Hall.
4. Carta, de Jellicoe para Sir Frederick Hamilton, 26 abr. 1915, Documentos de Jellicoe.
5. Churchill, *World Crisis*, p. 230.
6. Hough, *Winston and Clementine*, p. 270.
7. Churchill, *World Crisis*, p. 443.
8. Idem.
9. Soames, *Clementine Churchill*, pp. 157–58; Hough, *Winston and Clementine*, p. 270.
10. Marder, *Fear God*, p. 209.
11. Telegrama, de James Gerard para William Jennings Bryan, 6 mai. 1915, Relações Internacionais.
12. Wilson, *My Memoir*, p. 61.
13. Ibid., pp. 61–62.
14. Ibid., p. 67.
15. Ibid., pp. 61–62.
16. Ibid., p. 62.
17. Idem.
18. Telegrama, de William Jennings Bryan para Edward Grey, via Walter Hines Page, 30 mar. 1915, Relações Internacionais; Link, *Winston: Struggle*, p. 347.
19. William Jennings Bryan para Cônsul Geral dos EUA., Londres, 3 mai. 1915, Relações Internacionais.
20. Link, *Winston: Struggle*, p. 119.
21. Ibid., p. 348.

22. *The New York Times*, 5 mai. 1915.
23. Seymour, *Intimate Papers*, 1:432.

LUSITANIA: O MANIFESTO

1. Hart, *Gallipoli*, p. 244.
2. Idem.
3. Ibid., p. 210.
4. Keegan, *First World War*, p. 248.
5. Hart, *Gallipoli*, p. 37.
6. “Supplemental Manifest”, Coleção Bailey/Ryan. Para o valor do seguro das pinturas de Hugh Lane, ver “Sir Hugh Percy Lane”, em “People”, “Saloon (First Class) Passenger List”, em Lusitania Resource, <www.rmsslusitania.info/people/saloon/hugh-lane/>.
7. Churchill, *World Crisis*, pp. 421, 447.
8. Wood et al., “Sinking”, pp. 179–80.

U-20: ATÉ QUE ENFIM

1. Schwieger, Diário de Guerra.

AVISTAMENTO

1. Telegrama, de Head of Kinsale para o Almirantado, 5 mai. 1915, “Home Waters: General Operation Telegrams”, 1º a 5 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

SALA 40: SCHWIEGER REVELADO

1. Telegrama, do Centro Naval para o Almirantado, 5 mai. 1915, Documentos diversos do Lusitania. Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido. Esse telegrama assustador diz: “Old Head

Kinsale relata cinco quarenta três sons de disparos sul, nevoado, Brow Head.”

2. Telegrama, de Head of Kinsale para o Almirantado, 5 mai. 1915, “Home Waters: General Operation Telegrams”, 1º a 5 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
3. Telegrama, do Centro Naval de Queenstown para o Almirantado, 5 mai. 1915, “Home Waters: General Operation Telegrams”, 1º a 05 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
4. Telegrama, do Centro Naval de Queenstown para o Almirantado, 5 mai. 1915, (21h51), “Home Waters: General Operations Telegrams”, 1º a 5 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
5. Registro, Documentos do Ministério da Defesa, DEFE/69/270, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
6. Telegrama, do Orion (via Pembroke) para o Almirantado, 5 mai. 1915, “Home Waters: General Operation Telegrams”, 1º a 5 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/112, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
7. Idem.
8. Beesly, *Room 40*, p. 90; Ramsay, *Lusitania*, p. 202.

LUSITANIA: JOVENS PRESTATIVAS

1. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 mai. 1915, Documentos de Riddle.
2. Testemunho, John I. Lewis, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 587.
3. Relato de Myers, citado em Kalafus et al., *Lest We Forget*.

4. “Narrative of Mrs. J. MacFarquhar”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
5. Morton, *Long Wake*, p. 101. Mike Poirier acredita que Morton pode, de fato, ter encontrado as duas meninas Crompton.
6. Relato de Robert Kay, cortesia de Mike Poirier. Agradecimento especial a Robert Kay.
7. *The New York Times*, 10 mai. 1915.

U-20: ESPETÁCULO

1. Schwieger, Diário de Guerra.
2. Qualquer um interessado em ter uma noção melhor de como todos esses locais e corpos d’água ficam em relação uns aos outros, basta digitar os nomes na barra de busca do Google.

LUSITANIA: VIDA APÓS A MORTE

1. Para mais informações sobre a Sociedade de Pesquisas Psíquicas e o espiritualismo no final do século XIX e início do XX, favor ler minha obra *Fulminado por um raio*.
2. Idem.
3. S. Smith, *Theodate Pope Riddle*, Notas, 8.
4. Katz, *Dearest*, p. 69.
5. S. Smith, *Theodate Pope Riddle*, cap. 8, p. 1.
6. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
7. Citado em “The Story of the Sinking of the Lusitania”, de Deborah Nicholson Lines Davison. Cortesia da Srta. Davison.
8. Memorando, “‘Lusitania’—American Proceedings”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

U-20: MUDANÇA DE PLANOS

1. Schwieger, Diário de Guerra.

LUSITANIA: MENSAGENS

1. Telegrama, Censor, de Valencia para o Almirantado, 7 mai. 1915, Documentos diversos do Lusitania, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Idem.
3. Carta, de Guy R. Cockburn para a Sra. Prichard, 6 set. 1915, Documentos de Prichard.
4. “Programme in Aid of Seamen’s Charities”, R.M.S. Lusitania, 21 set. 1912, DX/728, Merseyside; “Programme of Entertainment”, 21 e 22 abr. 1915, D42/PR3/8/25, Arquivos da Cunard.
5. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, p. 5.
6. Ramsay, *Lusitania*, p. 164.
7. “Statement of Mr. A. J. Mitchell”, 14 mai. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
8. Relato de Josephine Brandell, citado em Kalafus et al., *Lest We Forget*.
9. Registros de sinais telegráficos, 06 mai. 1915, “Lusitania Various Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

LONDRES, WASHINGTON, BERLIM: TENSÃO

1. Telegrama, do Centro Naval de Queenstown para o Almirantado, 6 mai. 1915, “Home Waters: General Operation Telegrams”, 6 a 10 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/113, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

2. *The New York Times*, 6 mai. 1915; *The Washington Times*, 05 mai. 1915.
3. *The Washington Times*, 5 mai. 1915.
4. De Wilson para Galt, 5 mai. 1915, Documentos de Wilson.
5. De Wilson para Galt, 6 mai. 1915, Documentos de Wilson.
6. Wilson, *My Memoir*, pp. 66–67.
7. *Ibid.*, p. 67.
8. *Idem.*
9. *Idem.*
10. Link, *Wilson: Struggle*, p. 398.
11. *The Washington Times*, 6 mai. 1915.
12. Telegrama interceptado, “Norddeich to all ships”, Documentos do Almirantado, ADM 137/3959. Este é o texto de fato:

6 DE MAIO 1915

NORDDEICH A TODOS OS NAVIOS

NO. 48

S.S. LUSITANIA SAI DE LIVERPOOL PARA NOVA YORK EM 15 DE MAIO. S.S. TUSCANIA SAI DE GLASGOW EM 7 DE MAIO PARA NOVA YORK VIA LIVERPOOL. S.S. CAMERONIA 11.000 TONELADAS SAI EM 15 DE MAIO PARA NOVA YORK.

U-20: NEVOEIRO

1. Schwieger, *Diário de Guerra*.

PARTE III: RASTRO MORTO

MAR DA IRLANDA: MOTORES ACIMA

1. “Statement of Mrs. Theodore Naish”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 187, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park; “Statement of Maude R. Thompson”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 187, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park; Ramsay, *Lusitania*, p. 77.
2. “Statement of Mrs. Theodore Naish”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 187, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
3. Idem.
4. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, pp. 5, 69–70.
5. Testemunho, Leo Thompson, Petição da Cunard Steamship Company, 15 mai. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 673.
6. Telegrama, de Kilrane para o Diretor de Inteligência Naval, Londres, 7 mai. 1915, “Home Waters: General Operation Telegrams”, 6 a 10 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/113, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
7. Testemunho, Alfred Booth, “Investigation”, linhas 262–65, 276–77; “Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 mai. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, pp. 1, 3.
8. Telegrama, 7 mai. 1915, 11h25, citado em “Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by May Davies

Hopkins”, Petição da Cunard Steamship Company, 15 mai. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 8.

9. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 70.
10. Francis Burrows, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC.
11. “Narrative of Mrs. J. MacFarquhar”, Documentos do *Lusitania*, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
12. Schwieger, *Diário de Guerra*.
13. Como você já deve ter adivinhado, esses e outros detalhes que se seguem também vêm de listas de pertences recuperados dos mortos não identificados do *Lusitania*. “Unidentified Remains”, R.M.S. *Lusitania*: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside; “*Lusitania*: Effects of Unidentified Bodies”, em Wesley Frost para William Jennings Bryan, 4 jun. 1915, arquivo decimal 341.111L97/37, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
14. Carta, de Dwight Harris para a Mãe, 10 jun. 1915, Documentos de Harris.
15. “Statement of Mrs. Theodore Naish”, Documentos do *Lusitania*, Microcópia 580, Rolo 187, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
16. “Memorandum as to Master's Actions”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
17. Schwieger, *Diário de Guerra*.
18. Thomas, *Raiders*, p. 96.
19. Schwieger, *Diário de Guerra*.

LONDRES, WASHINGTON: A PERGUNTA DO REI

1. Seymour, *Intimate Papers*, 1:432; também em Ramsay, *Lusitania*, pp. 77–78.

2. Seymour, *Intimate Papers*, 1:432; Cooper, *Walter Hines Page*, p. 306; Ramsay, *Lusitania*, p. 78.
3. Keegan, *First World War*, p. 199; Churchill, *World Crisis*, p. 437.
4. Churchill, *World Crisis*, p. 437.
5. Idem.
6. Ibid., p. 438.
7. Carta, de Wilson para Galt, 7 mai. 1915, Documentos de Wilson.

MAR DA IRLANDA: CHAMINÉS NO HORIZONTE

1. Schwieger, Diário de Guerra.
2. Thomas, *Raiders*, p. 97.
3. Schwieger, Diário de Guerra.
4. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 143.
5. Relato de Robert Kay, cortesia de Mike Poirier.
6. Kessler, citado em Kalafus et al., *Lest We Forget*.
7. Schwieger, Diário de Guerra.
8. Idem.
9. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 73.
10. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
11. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
12. Carta, de Gadsden para a sra. Prichard, 04 jul. 1915, Documentos de Prichard.
13. Carta, de Grace French para a sra. Prichard, 10 set. 1915, Documentos de Prichard.
14. Carta, de Grace French para a sra. Prichard, 19 set. 1915, Documentos de Prichard.
15. Idem.
16. Schwieger, Diário de Guerra.

1. Morton, *Long Wake*, p. 103.
2. Carta, de Thomas Mahoney para Adolf Hoehling, 14 mai. 1955, Documentos de Hoehling.
3. Hugh Johnston, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC.
4. Idem.
5. Morton, *Long Wake*, pp. 102–3.
6. John Brennan, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC.
7. Leslie Morton, Testemunho, 16 jun. 1915, p. 16, “Investigation”.
8. Hugh Johnston, Testemunho, 16 jun. 1915, p. 19, “Investigation”.
9. Idem.
10. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, p. 7.
11. Ibid., pp. 7–8.
12. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
13. *Liverpool Weekly Mercury*, 15 mai. 1915.
14. Idem.
15. Idem.
16. Ballard, *Exploring the Lusitania*, pp. 84–85; *The New York Times*, 10 mai. 1915; Preston, *Lusitania*, pp. 441–42; Testemunho, Casey B. Morgan, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, pp. 714–715; Testemunho, Lawrence Y. Spear, Petição, pp. 766–767. Qualquer um que quiser mais detalhes sobre os torpedos e os U-boats alemães de modo geral pode visitar o uboaat.net, um bem monitorado e confiável website sobre a guerra submarina alemã em ambas as guerras mundiais. Ver especificamente “Selected Technical Data of Imperial German U-Boats and Their Torpedoes”, <www.uboaat.net/history/wwi/part7.htm>. Ver também

<[www.navweaps.com/Weapons/WTGER_PreWWII
.htm](http://www.navweaps.com/Weapons/WTGER_PreWWII.htm)>.

17. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
18. James A. Brooks, citado em um clipping de jornal sem identificação e sem data, Documentos de Hoehling.
19. Bisset, *Commodore*, p. 65.

U-20: "TREFF!"

1. Schwieger, Diário de Guerra.

PARTE IV: A ALMA NEGRA

LUSITANIA: IMPACTO

1. Citado em telegrama, de Pitney para Tribune, Nova York, 9 mai. 1915, “Lusitania Various Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Testemunho, Gregory C. Davison, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 837.
3. Depoimento, Thomas Quinn, 15 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido; Preston, *Lusitania*, p. 453.
4. Ver Garzke et al., *Titanic*, e Wood et al., “Sinking”, completos.
5. Wood et al., “Sinking”, p. 177.
6. Depoimento, William Thomas Turner, 15 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido; Preston, p. 453.
7. Ballard, *Exploring the Lusitania*, p. 87.
8. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
9. Carta, de Grace French para a sra. Prichard, 10 set. 1915, Documentos de Prichard.
10. Testemunho, William McMillan Adams, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 24.
11. Lauriat, *Lusitania’s Last Voyage*, p. 9.
12. Ibid., p. 72.

13. Testemunho, Charles E. Lauriat Jr., Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, pp. 92, 104.
14. Mackworth, *This Was My World*, p. 242.
15. Ibid., p. 243.
16. Ibid., p. 244.
17. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 9.
18. Ibid., p. 73.
19. Declaração de Norah Bretherton (s.d.), Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
20. Depoimento, Hugh Johnston, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
21. Esse diálogo está de acordo com o citado por Johnston em Ibid.
22. Relato de Robert Kay, cortesia de Mike Poirier.
23. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 11.
24. Idem.
25. Carta, de Henry Needham para a Sra. Prichard, 9 jul. 1915, Documentos de Prichard.
26. *The New York Times*, 2 jun. 1915.
27. Testemunho, Frederic J. Gauntlett, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 115.
28. Há uma discussão a respeito de o que exatamente aconteceu nesses dois elevadores. Preston cita que um dos mensageiros do navio disse: “Podíamos ouvir seus gritos surgindo — sabiam que estavam presos.” Também cita o comentário de um passageiro sobre os elevadores estarem “cheios de passageiros gritando”. Por certo, a perda de energia parou os elevadores e gerou um verdadeiro momento de terror para os que estavam ali dentro. Mas o experiente pesquisador sobre o Lusitania Mike Poirier questiona se algum passageiro de fato ficou

preso ou morreu dentro dos elevadores. Ele baseia seu ceticismo na ausência de relatos adicionais que corroborassem os vários depoimentos dados por sobreviventes após o naufrágio. O debate, entretanto, não pode ser dirimido em definitivo. Preston, *Lusitania*, p. 210.

29. Não há, entretanto, qualquer discussão sobre o que aconteceu com esse elevador e o compartimento de bagagens.
30. Ramsay, *Lusitania*, p. 214.
31. *Ibid.*, p. 215.
32. *Irish Independent*, 7 mai. 1955.

PRIMEIRA NOTÍCIA

1. “Copies of Telegrams Relative to Sinking of S.S. Lusitania”, Documentos diversos do Lusitania, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Telegrama, de Galley Head para o Almirantado, 7 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64.
3. Telegrama, do Centro Naval de Queenstown para o Almirantado, 7 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64; também, Registro, “Subs”, Documentos do Almirantado, ADM 137/4101, Arquivos Nacionais do Reino Unido.

LUSITANIA: DECISÕES

1. Testemunho, Ogden H. Hammond, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, pp. 171–78; Carta, de Ogden H. Hammond para Joseph F. Tumulty, 21 mai. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.

2. Testemunho, Leslie Morton, 16 jun. 1915, p. 17, “Investigation”; James H. Brooks, “Statement or Story on the Sinking of the Lusitania”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park; Testemunho, Isaac Lehmann, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 297.
3. Essa parte do diálogo foi contada por Isaac Lehmann em *Ibid.*, pp. 297–98.
4. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
5. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
6. *Idem.*
7. *Idem.*
8. Testemunho, Hugh Robert Johnston, 16 jun. 1915, p. 19, “Investigation”.
9. Hugh Johnston, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC.
10. Hugh Johnston, entrevista, *Lusitania*, Centro de Arquivos Escritos da BBC; Testemunho, Hugh Robert Johnston, 16 jun. 1915, p. 19, “Investigation”.

U-20: O PONTO DE VISTA DE SCHWIEGER

1. Thomas, *Raiders*, p. 97.
2. Essa frase parece tão atípica para algo que Schwieger escreveria que levou alguns estudiosos do Lusitania a imaginar que talvez ele, ou alguém, pudesse ter alterado o diário após o fato. Mas, como esse relato está no diário, e não estou em posição de afirmar com certeza se ele de fato mexeu em seu texto para melhorar sua futura imagem aos olhos da história, citei o trecho aqui. Schwieger, *Diário de Guerra*.

LUSITANIA: O PEQUENO EXÉRCITO

1. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, pp. 14, 78.
2. Ibid., p. 17.
3. Declaração do sr. A. J. Mitchell, 14 mai. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
4. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, pp. 82–83.
5. Relato em jornal, “Knox Describes Lusitania's End”, concedido por Mike Poirier, citado em Kalafus et al., *Lest We Forget*.
6. Declaração de Norah Bretherton (s.d.), Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
7. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
8. Kalafus et al., *Lest We Forget*.
9. Relato de Grace French, *Lennox Herald*, mai. 1975, cortesia de Mike Poirier.
10. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
11. *Liverpool Weekly Mercury*, 15 mai. 1915.
12. Idem.
13. Mackworth, *This Was My World*, p. 244.
14. Idem.
15. Relato de Dorothy Conner, cortesia de Mike Poirier.
16. “Statement of Mrs. Theodore Naish”, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 187, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park, p. 2.
17. Ibid., p. 3.
18. Este detalhe foi fornecido por Mike Poirier.
19. Testemunho, Leslie Morton, 16 jun. 1915, “Investigation”, linha 495. Morton escreve que esse barco era o de nº 13, mas o especialista no Lusitania Mike Poirier sugere

que ele possa ter errado, que o barco era de fato o de nº 9.

20. Morton, *Long Wake*, p. 105.
21. Ibid., p. 106.
22. Ibid., p. 107.
23. Idem.
24. Idem.
25. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 18.
26. *The Irish Independent*, 7 mai. 1955.
27. Relato de Robert Kay, cortesia de Mike Poirier.
28. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, pp. 20–21, 85.

TELEGRAMA

1. Registro, “Subs”, 7 mai. 1915, 14h26, Documentos do Almirantado, ADM 137/4101, Arquivos Nacionais do Reino Unido; também em Documentos de Churchill, CHAR 13/64.

LUSITANIA: FIM DE UM REINADO

1. Morton, *Long Wake*, p. 108.
2. Ramsay, *Lusitania*, p. 87; Morton, *Long Wake*, p. 108.
3. Morton, *Long Wake*, p. 108; para saber sobre a profundidade, ver Ballard, *Exploring the Lusitania*, p. 10.
4. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
5. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, pp. 85–87.
6. Carta, de Hugh Johnston para Adolf Hoehling, 25 set. 1955, Documentos de Hoehling.
7. Telegrama, de Head of Kinsale para Almirantado, 7 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64.

TODOS OS PONTOS: RUMORES

1. Decidi colocar essa nota porque é precisamente o tipo de detalhe que faz o leitor parar por um momento e se perguntar: como o autor *sabe* que ele foi andando até a janela? Resposta: Porque ele nos conta isso. Frost, *German Submarine Warfare*, p. 187.
2. *Ibid.*, p. 188.
3. De novo, sabemos disso porque Frost nos diz: “Devo ter passado dez a quinze minutos andando pelo escritório.” *Idem.*
4. Telegrama, do Almirantado para o S.N.O. Queenstown, 7 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64.
5. Carta, do vice-almirante C. H. Coke para o Almirantado, 9 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
6. Hendrick, *Life and Letters*, 2:1–2.
7. *Ibid.*, 2:2.
8. O relato de Jack Lawrence, incluindo o diálogo, aparece em Lawrence, *When the Ships Came In*, pp. 134–39.
9. Cooper, *Woodrow Wilson*, p. 286.
10. Schwieger, *Diário de Guerra*.

LUSITANIA: À DERIVA

1. Carta, de E. S. Heighway para a Sra. Prichard, 25 jun. 1915, Documentos de Prichard.
2. Para um detalhamento de hipotermia, ver Weinberg, “Hypothermia”.
3. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
4. *Idem.*
5. Mackworth, *This Was My World*, p. 246.
6. *Ibid.*, p. 247.
7. *Ibid.*, p. 248.
8. Morton, *Long Wake*, p. 108.

9. Testemunho, Frederic J. Gauntlett, Petição da Cunard Steamship Company, 15 abr. 1918, Arquivos Nacionais dos EUA — Nova York, p. 123.
10. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 25.
11. Sério, como é agradável ver que pessoas de fato usaram em algum momento a expressão “meu velho”. Ibid., p. 40.
12. Morton, *Long Wake*, pp. 108–9.
13. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 29.
14. Idem.
15. Relato de Henry Wood Simpson em “Saved from the Lusitania”, *Church Family*, 14 mai. 1915, cortesia de Mike Poirier.
16. Mersey, *Relatório*, 1, relato de George Bilbrough.
17. Ver a lista de barcos que participaram do esforço de resgate, em Carta, do Vice-Almirante C. H. Coke para o Almirantado, 09 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
18. Frost, *German Submarine Warfare*, p. 191.
19. Ramsay, *Lusitania*, pp. 25–26.
20. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 34.
21. “Statement of Mr. A. J. Mitchell”, 14 mai. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
22. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.

U-20: TIRO DE DESPEDIDA

1. Hayden Talbot, “The Truth About the Lusitania”, *Answers*, 8 nov. 1919, em “Lusitania Various Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Essa frase faz seu relato parecer crível. É um ponto sutil que apenas submarinistas compreendem — o silêncio,

- apesar de verem pelo periscópio fogo e morte.
3. Schwieger, Diário de Guerra.
 4. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, pp. 85, 147–48.
 5. Telegrama, da Estação de Telégrafo de Lands End para o censor chefe, 7 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64.

LUSITANIA: GAIVOTAS

1. Ramsay, *Lusitania*, p. 274.
2. *The New York Times*, 21 nov. 1915.
3. Idem.
4. Carta, de Norman H. Turner para Adolf Hoehling, 18 set. 1955, Documentos de Hoehling.
5. O diálogo está de acordo com o relatado em Mackworth, *This Was My World*, pp. 248–49.
6. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
7. Lauriat, *Lusitania's Last Voyage*, p. 41. Mike Poirier forneceu a identidade de McMurray.
8. *Boston Daily Globe*, 11 mai. 1915.
9. Mackworth, *This Was My World*, p. 251.
10. Ibid., p. 254.
11. Carta, de Dwight Harris para a mãe, 10 mai. 1915, Documentos de Harris.
12. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
13. Katz, *Dearest*, p. 120.
14. Carta, de Pope para Ada Brooks Pope, 28 jun. 1915, Documentos de Riddle.
15. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 161.
16. Telegrama, Tuchy, de Londres para *New York World*, Nova York, 9 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64.
17. Idem.

QUEENSTOWN: OS DESAPARECIDOS

1. Como em tantos pontos que envolvem o *Lusitania*, há discordância em relação à quantidade exata de passageiros e tripulantes a bordo, quantos morreram e quantos eram viajantes americanos. Usei a contagem oficial da Cunard. Ver “General Analysis of Passengers and Crew” e “Summary of Passengers’ Nationality”, ambos em R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside.
2. Carta, de Charles P. Sumner para o Gabinete do Diretor Geral, Cunard, 18 mai. 1915, D42/PR13/32, Arquivo da Cunard. Essa carta sozinha consegue fornecer um retrato chocante da dimensão do desastre. Com cerca de treze páginas, espaço simples, lista a grande quantidade de telegramas enviados entre a sede da Cunard e seu escritório em Nova York.
3. Detalhes sobre a busca de Leslie Morton pelo irmão, incluindo o diálogo, estão em Morton, *Long Wake*, pp. 112–13.
4. O fragmento do barco salva-vidas se encontra no Instituto Hoover, Universidade de Stanford.
5. Frost, *German Submarine Warfare*, pp. 226–28.
6. *Ibid.*, p. 226.
7. “Identified Remains, South Coast List”, R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside.
8. Frost, *German Submarine Warfare*, p. 228.
9. Telegrama, 15 jul. 1915, “Male body washed ashore”, D42/PR13/1/226–250, Arquivos da Cunard.
10. Telegrama, de Wesley Frost para William Jennings Bryan, 13 mai. 1915, arquivo decimal 341.111L97/16, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
11. Telegrama, do cônsul geral dos EUA em Londres para William Jennings Bryan, 7 abr. 1915, Relações

Internacionais.

Algumas vezes Thrasher é identificado em novos relatos como Thresher. Escolhi usar “Thrasher” porque é a forma usada oficialmente pela correspondência diplomática dos Estados Unidos presente em Relações Internacionais.

12. Carta, do Sargento J. Regan para o cônsul dos EUA. Wesley Frost, 20 ago. 1915, arquivo decimal 341.111L97/105, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
13. Detalhes sobre a autópsia de Shields podem ser encontrados em Carta, de Wesley Frost para o Secretário de Estado dos Estados Unidos, 27 jul. 1915, e em “Autopsy on Remains of Victor E. Shields”, arquivo decimal 341.111.L97/87, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
14. Carta, de Alfred A. Booth para Charles P. Sumner, 8 mai. 1915, D42/C1/1/66, Parte 2 de 4, Arquivos da Cunard.
15. Carta, de Charles P. Sumner para Alfred A. Booth, 14 mai. 1915, D42/C1/1/66, Parte 2 de 4, Arquivos da Cunard.
16. *The Washington Times*, 10 mai. 1915.
17. “Identified Remains”, R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside; Carta, de Wesley Frost para o Secretário de Estado dos Estados Unidos, 17 set. 1915, arquivo decimal 341.111L97/123-124, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
18. Computei esses números com base nos dados em R.M.S. Lusitania: Registro de passageiros e tripulantes, SAS/29/6/18, Merseyside.
19. Preston, *Lusitania*, p. 297.
20. Carta, de Grace French para a Sra. Prichard, 10 set. 1915, Documentos de Prichard.

21. Carta, de Theodate Pope para a Sra. Prichard, 04 fev. 1916, Documentos de Prichard.
22. Carta, de Ruth M. Wordsworth para Prichard, 09 jul. 1915, Documentos de Prichard.

PARTE V: O MAR DE SEGREDOS

LONDRES: CULPA

1. Anotação em telegrama de Richard Webb para Cecil Spring-Rice, 11 mai. 1915, “Documentos diversos do Lusitania”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
2. Horgan, *Parnell to Pearse*, p. 274.
3. Ibid., p. 273.
4. Ibid., p. 275.
5. “Memorandum as to Master’s Actions”, 8 mai. 1915, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
6. Telegrama, de Richard Webb para Cecil Spring-Rice, 11 mai. 1915, “Lusitania Various Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
7. Carta, de Wesley Frost para William Jennings Bryan, 11 mai. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
8. Memorando, “Statement of Captain W. A. Castle”, 14 mai. 1915, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
9. *Independent*, 24 mai. 1915.
10. Imagens das decodificações manuscritas podem ser encontradas nos documentos do Ministério da Defesa, DEFE/69/270, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
11. Idem.
12. Idem.

13. Testemunho, William Thomas Turner, 15 jun. 1915, p. 4, “Investigation”.
14. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 143; telegrama, de Wesley Frost para William Jennings Bryan, 9 mai. 1915, Relações Internacionais. Em seu telegrama, Frost cita a declaração de um passageiro, afirmando que começou “ao meio-dia, o navio a ziguezaguear (...) ao largo da costa irlandesa”.
15. Testemunho, William Thomas Turner, 15 jun. 1915, p. 15, “Investigation”.
16. Anexo do Relatório, Documentos do Ministério de Transporte, MT 9/1326, “Investigation”, p. 9.
17. *Ibid.*, p. 7.
18. Carta, de Norman H. Turner para Adolf Hoehling, 18 set. 1955, Documentos de Hoehling.
19. Memorando, Chefe da Agência de História Naval, 25 out. 1972, Documentos do Ministério da Defesa, DEFE/69/270, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
20. Beesly, *Room 40*, p. 121.
21. Artigo e entrevista associada, Patrick Beesly, Misc. 162, Item 2491, Museu Imperial da Guerra.
22. Memorando, “‘Lusitania’—American Proceedings”, Documentos do Almirantado, ADM 1/8451/56, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
23. *Irish Independent*, 7 mai. 1955.
24. Bisset, *Commodore*, p. 46.
25. *Liverpool Weekly Mercury*, 15 mai. 1915.
26. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 101; Wood et al., “Sinking”, pp. 179–80.
27. Ballard, *Exploring the Lusitania*, pp. 194–95. O livro de Ballard, a propósito, apresenta muitas fotografias convincentes (pp. 152–91) sobre o que restou do Lusitania no fundo do mar, todas tiradas durante uma exploração do naufrágio feita em 1993.

28. Garzke et al., *Titanic*, pp. 260–61; Wood et al., “Sinking”, pp. 181–83, 187. Também ver Anexo do Relatório, Documentos do Ministério de Transporte, MT 9/1326, “Investigation”.
29. Preston, *Lusitania*, p. 453.
30. Depoimento, George Little, 15 mai. 1915, “Depositions Removed from Trade Division Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido; Preston, *Lusitania*, p. 453.
31. Garzke et al., *Titanic*, pp. 256–60, 263–67; Wood et al., “Sinking”, pp. 174–78, 186, 188.

WASHINGTON, BERLIM, LONDRES: O ÚLTIMO ERRO

1. *The New York Times*, 15 nov. 1921.
2. Resolução, 16 mai. 1915; Rush Medical College, Resolução, 16 mai. 1915; College of Dentistry, Universidade de Illinois, Resolução, 11 mai. 1915; e Tennessee State Assembly, todas as resoluções em Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park; Cooper, *Vanity of Power*, pp. 33–34; Cummins, “Indiana’s Reaction”, pp. 13, 15, 17.

E devo dizer quão refrescante foi ler a Resolução do Estado de Louisiana, à luz do rancor nas políticas americanas que prevalecia na época em que finalizei este livro:

“Tal crise como a que agora enfrenta nosso país exige temperança, deliberação, firmeza e precisão de raciocínio da parte daqueles a quem foi confiado o poder de administrar.

“Sob a providência de Deus, este país tem um líder em Woodrow Wilson (...) que, com seus assessores, mostrou tão notavelmente o temperamento e a coragem e a grande humanidade que reflete o sentimento de seus

- leais compatriotas.” Resolução, 20 mai. 1915, Legislativo da Louisiana, Documentos do Lusitania, Microcópia 580, Rolo 197, Arquivos Nacionais dos EUA — College Park.
3. *Neue Preussische Zeitung*, 10 mai. 1915, tradução, Foreign and German Press Analysis, Caixa 2, Coleção Bailey / Ryan.
 4. Telegrama, de Heer [ilegível], Nova York, para *Evening News*, Londres, 8 mai. 1915, Documentos de Churchill, CHAR 13/64.
 5. Berg, *Wilson*, p. 364; Link, *Wilson: Struggle*, p. 382. O editor de jornal Oswald Garrison Villard, em sua autobiografia *Fighting Years*, reivindicou que teria sido ele a incutir a frase “orgulhosos demais para lutar” na mente do presidente. Ele o fez inadvertidamente, escreveu. Discutira o conceito com o secretário pessoal de Wilson, Tumulty, nunca imaginando que este repetiria para Wilson. Villard, *Fighting Years*, pp. 256–57.
 6. Berg, *Wilson*, p. 364.
 7. Wilson para Galt, 11 mai. 1915, Documentos de Wilson.
 8. Wilson para Galt, 12 mai. 1915, Documentos de Wilson.

Wilson sabia que aquelas notas diplomáticas surtiriam pouco efeito no curto prazo, mas acreditava que seriam valiosas do mesmo jeito. “Elas não alteram os fatos”, escreveu em uma carta a Galt datada de 8 de agosto de 1915; “não mudam os planos ou os objetivos; não realizam nada de imediato; mas *podem* expressar alguns pensamentos que irão, mesmo que inconscientemente, afetar opiniões e iniciar uma contracorrente. Pelo menos isso é a minha esperança; e também é a única esperança para esses ingleses desviados!”.
 9. Telegrama, de William Jennings Bryan para o Ministério de Exterior alemão, via Embaixador dos Estados Unidos

James Gerard, 13 mai. 1915, *Relações Internacionais*, p. 394; Berg, *Wilson*, pp. 365–66.

10. Cummins, “Indiana’s Reaction”, p. 24.
11. Wilson para Galt [s/d], Documentos de Wilson. Wilson escreveu: “Porque ele é um traidor, embora só possa dizer isso, por enquanto, a você.”

A deserção de Bryan feriu Wilson profundamente. Em carta a Galt datada de 9 de junho de 1915, escreveu: “A sensação que a deserção do sr. Bryan deixou em minha mente é muito dolorosa *agora*. É sempre doloroso perceber que um homem inteligente e de motivações sem nenhum interesse, que tem sido seu companheiro e confidente, tenha dado as costas para você e apontado o dedo contra você; e é difícil ser justo e não pensar que o motivo disso é algo sinistro.”

A que Galt respondeu: “Hurrah! O velho Bryan está fora!”

12. Starling, *Starling*, p. 62.
13. Halpern, *Naval History*, p. 306.
14. Bailey e Ryan, *Lusitania Disaster*, p. 36.
15. Hall, Minuta, 27 dez. 1915, “Lusitania Various Papers”, Documentos do Almirantado, ADM 137/1058, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
16. *The New York Times*, 9 set. 1915; “List of Tonnage Sunk by U-88”, Caixa 2, Coleção Bailey / Ryan.
17. Cummins, “Indiana’s Reaction”, p. 30.
18. “Capt. Hope’s Diary”, 5 nov. 1916, Documentos do Almirantado, ADM 137/4169, Arquivos Nacionais do Reino Unido.
19. Scheer, *Germany’s High Sea Fleet*, p. 194.
20. Idem.
21. Tuchman, *Zimmermann Telegram*, p. 141; Birnbaum, *Peace Moves*, p. 277. Tuchman observa que o memorando de Holtzendorff, com quase duzentas

páginas, inclui detalhes tão sutis quanto o número de calorias em um típico café da manhã inglês e a quantidade de lã usada nas saias das inglesas.

Koerver descreve outro exemplo de pensamento delirante na marinha alemã. O almirante Edouard von Capelle disse, em 1º de fevereiro de 1917: “De um ponto de vista militar, classificaria o efeito da ida dos americanos para o lado de nossos inimigos como nulo.” Tuchman, *Zimmermann Telegram*, p. 139; Koerver, *German Submarine Warfare*, p. xxxiii.

22. O diálogo nesse capítulo está de acordo com o apresentado por Hall no capítulo 25, “Draft D”, de sua autobiografia não publicada, Documentos de Hall.
23. Idem; Boghardt, *Zimmermann Telegram*, pp. 106–7; Link, *Wilson: Campaigns*, p. 343.
24. Hall, “Draft D.”, cap. 25, Documentos de Hall.
25. Tuchman, *Zimmermann Telegram*, p. 151.
26. Boghardt, *Zimmermann Telegram*, pp. 78, 101, 105. Meu relato aqui é necessariamente abreviado, já que eu poderia escrever um volume inteiro apenas sobre o telegrama de Zimmermann — como de fato outros autores fizeram. Para aprofundar a leitura, ver primeiro Tuchman, principalmente pelo enorme brio com que ela narra a história. Para um estudo mais atualizado, ver *Zimmermann Telegram* (2012), de Boghardt, e *Inside Room 40* (2010), de Gannon.
27. Beesly, *Room 40*, p. 223.
28. Tuchman, *Zimmermann Telegram*, p. 185.
29. Lansing, Memorando Privado, 19 mar. 1917, Documentos de Lansing.
30. Ibid., 20 mar. 1917.
31. Link, *Wilson: Campaigns*, p. 421.
32. Sullivan, *Our Time*, pp. 272–73.

33. No *The New York Times* de 3 abr. 1917, o discurso completo de Wilson foi publicado na primeira página. Ver também Link, *Wilson: Campaigns*, pp. 422–26.
34. *The New York Times*, 3 abr. 1917.
35. Churchill, *World Crisis*, pp. 682–83. Uma britânica do início do século XIX, Lady Alice Thompson, não achava muito bom o comedimento dos Estados Unidos. Em 27 de fevereiro de 1917, após o afundamento do *Laconia*, da Cunard, escreveu: “O *desprezível* presidente dos Estados Unidos já pode ser *forçado* a tomar conhecimento dessa nova afronta alemã. Ele ainda está se escondendo sob a frase ‘considerando o assunto’...”
Após um novo afundamento, ela escreveu, em 24 de março de 1917: “Suspeito que Wilson escreverá *outra nota!!* E então esse novo ato de barbárie cairá no esquecimento. Eles são uma maravilhosa nação de muita conversa e pouca atitude — nada mais a dizer.”
Diários de Lady Alice Thompson, vols. 2 e 3, Doc. 15282, Museu Imperial da Guerra.
36. Frost, *German Submarine Warfare*, p. 5.
37. Sims, *Victory at Sea*, p. 43.
38. *Ibid.*, p. 51.
39. Halpern, *Naval History*, p. 359.

EPÍLOGO: OBJETOS DE USO PESSOAL

1. Lawrence, *When the Ships Came In*, pp. 131–32.
2. *Ibid.*, p. 132.
3. *Ibid.*, p. 133.
4. *The New York Times*, 21 nov. 1915.
5. Ramsay, *Lusitania*, p. 161; Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 172.
6. Carta, de George Ball para Adolf Hoehling, 22 jul. 1955, Documentos de Hoehling.

7. Carta, de Mabel Every para Adolf Hoehling, [4] mai. 1955, Documentos de Hoehling; Ramsay, *Lusitania*, p. 161; Carta, de George Ball para Adolf Hoehling, 22 jul. 1955, Documentos de Hoehling.
8. Carta, de William Thomas Turner para a srta. Brayton, 10 jun. 1915, D42/PR13/29, Arquivo da Cunard.
9. Carta, de George Ball para Adolf Hoehling, 22 jul. 1955, Documentos de Hoehling.
10. *The New York Times*, 21 nov. 1915.
11. Carta, de George Ball para Adolf Hoehling, 22 jul. 1955, Documentos de Hoehling.
12. Idem.
13. Registro, Formação tática de submarinos: resumo dos cruzeiros de submarinos, Inscrição: 5 set. 1917, Documentos do Almirantado, ADM 137/4128, Arquivos Nacionais do Reino Unido; Grant, *U-Boat Intelligence*, pp. 73, 185.
14. O museu é o Strandingsmuseum St. George, Thorsminde, Dinamarca, a uma pequena viagem do mar do Norte. A torre de comando do U-20 está no gramado da frente, despojada de todas as escotilhas e aparelhos. O canhão de convés de Schwieger, outrora tão preciso e mortal, encontra-se dentro do museu, em frente a uma vitrine que exhibe outras peças do submarino. Para saber mais sobre o que há no museu, acesse a página <www.strandingsmuseet.dk/about-us>.
15. “Rough Notes”, Hall 2/1, Documentos de Hall.
16. Carta, de Hall para Percy Madeira, 6 out. 1934, Hall 1/6, Documentos de Hall.
17. Ramsay, “*Blinker*” Hall, p. 299.
18. Mackworth, *This Was My World*, p. 262.
19. Ibid., p. 259.
20. Ibid., p. 260.

21. "Compliments of George Kessler", *American Menu*, 14 abr. 2012, p. 12.
22. Para uma história mais recente da Lauriat's, ver *Boston Globe*, 1º out. 1972, e 19 mai. 1999, 13 jun. 1999.
23. *Kansas City Star*, 15 jun. 1919. Cortesia de Mike Poirier.
24. Katz, *Dearest*, p. 121.
25. Cunningham, *My Godmother*, p. 51.
26. Katz, *Dearest*, p. 122.
27. *Ibid.*, p. 125.
28. Hoehling e Hoehling, *Last Voyage*, p. 171.

BIBLIOGRAFIA

ACERVOS DE ARQUIVOS

- BAILEY, Thomas Andrew e Paul B. Ryan Coleção. Arquivos do Instituto Hoover, Universidade de Stanford. Stanford, CA.
- BAKER, James. Documentos. Museu Imperial da Guerra, Londres.
- BBC, Centro de Arquivos Escritos. Caversham, Reading, Inglaterra.
- BRUFORD, Walter Horace. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge.
- BRYAN, William Jennings. Documentos. Divisão de Manuscritos da Biblioteca do Congresso. Washington, DC.
- CHURCHILL, Winston. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge.
- CLARKE, William F. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge.
- Cunard, Arquivos da ("Records of the Cunard Steamship Co."), Biblioteca Sydney Jones, Universidade de Liverpool, Inglaterra. Cortesia da Biblioteca da Universidade de Liverpool.
- DENNISTON, Alexander Guthrie. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge.
- EUA, Arquivos Nacionais e Administração de Documentos — Cidade de Nova York.
- EUA, Arquivos Nacionais e Administração de Documentos — College Park, Maryland.
- EUA, Departamento de Estado. Documentos relativos às relações internacionais dos Estados Unidos. 1915.

Suplemento, a Guerra Mundial. Coleções digitais da Universidade de Wisconsin.

FISHER, Jacky. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, Inglaterra.

HALL, William Reginald. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge.

HARRIS, Dwight. Documentos. New-York Historical Society. Nova York, NY (Arquivo: BV Lusitania, MS 1757). Cortesia de New-York Historical Society.

HOEHLING, Adolf e Mary Hoehling. Documentos. Coleção do RMS Lusitania. Mariners' Museum and Library. Christopher Newport University, Newport News, VA.

HOOK, Hereward. Documentos. Museu Imperial da Guerra, Londres.

JELLICOE, John. Documentos. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, Inglaterra.

KELL, Vernon. Documentos. Museu Imperial da Guerra, Londres.

LANSING, Robert. Documentos. Divisão de Manuscritos da Biblioteca do Congresso. Washington, DC (Diários de mesa e memorandos privados).

LORIMER, D. Documentos. Museu Imperial da Guerra, Londres.

MARITIME ARCHIVES. Merseyside Maritime Museum. Liverpool, Inglaterra.

MCADOO, William Gibbs. Documentos. Divisão de Manuscritos da Biblioteca do Congresso. Washington, DC.

PRICHARD, Sra. G. S. Papers. Museu Imperial da Guerra, Londres.

Reino Unido, Arquivos Nacionais, Kew, Inglaterra. Material citado em conformidade com Britain's Open Government License.

RIDDLE, Theodate Pope. Documento. Museu Hill-Stead, Farmington, CT.

WILSON, Woodrow. Documentos. Divisão de Manuscritos da Biblioteca do Congresso. Washington, DC.

LIVROS E ARTIGOS DE JORNAL

ALBERTINI, Luigi. *The Origins of the War of 1914*. Tradução de Isabella M. Massey. Londres: Oxford University Press, 1953.

BAILEY, Thomas A. "German Documents Relating to the 'Lusitania'". *Journal of Modern History*, v. 8, n. 3, set. 1936, pp.320–37.

———. "The Sinking of the Lusitania". *American Historical Review*, v. 41, n. 1, out. 1935, pp.54–73.

BAILEY, Thomas A. e Paul B. Ryan. *The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy*. Nova York: Free Press, 1975.

BALLARD, Robert, com Spencer Dunmore. *Exploring the Lusitania: Probing the Mysteries of the Sinking That Changed History*. Toronto: Warner/Madison Press, 1995.

BEESELY, Patrick. *Room 40: British Naval Intelligence, 1914–18*. Londres: Hamish Hamilton, 1982.

———. "Sinking of the Lusitania". Entrevista, Museu Imperial da Guerra, Londres.

BERG, A. Scott. *Wilson*. Nova York: G.P. Putnam's Sons, 2013.

BERNSTORFF, Conde Johann-Heinrich von. *My Three Years in America*. Nova York: Scribner's Sons, 1920.

BIRNBAUM, Karl E. *Peace Moves and U-Boat Warfare*. Estocolmo: Almqvist and Wiksell, 1958.

BISSET, James. *Commodore: War, Peace and Big Ships*. Londres: Angus and Robertson, 1961.

BIXLER, Julius Seelye. "William James and Immortality". *Journal of Religion*, v. 5, n. 4, jul. 1925, pp. 378–96.

BLACK, Jeremy. *The Great War and the Making of the Modern World*. Nova York: Continuum, 2011.

- BOGHARDT, Thomas. *The Zimmermann Telegram: Intelligence, Diplomacy, and America's Entry into World War I*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2012.
- BOLZE, Thomas A. "From Private Passion to Public Virtue: Thomas B. Lockwood and the Making of a Cultural Philanthropist, 1895–1935". *Libraries and the Cultural Record*, v. 45, n° 4, 2010, pp. 414–41.
- BREEMER, Jan S. *Defeating the U-Boat: Inventing Antisubmarine Warfare*. Newport, RI: Naval War College Press, 2010.
- BROOKS, Sydney. "The United States and the War: A British View". *North American Review*, v. 201, n. 711, fev. 1915, pp. 231–40.
- BROOMFIELD, Andrea. "The Night the Good Ship Went Down". *Gastronomica*, v. 9, n. 4, outono de 2009, pp. 32–42.
- BULLARD, Melissa Meriam; S. R. Epstein; Benjamin G. Kohl e Susan Mosher Stuard. "Where History and Theory Interact: Frederic C. Lane on the Emergence of Capitalism". *Speculum* v. 79, n. 1, jan. 2004, pp.88–119.
- CARTER, Mark Bonham e Mark Pottle (orgs.). *Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904–1914*. Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1996.
- CHURCHILL, Winston S. *The World Crisis, 1911–1918*. 1923. Reimpressão, Londres: Thornton Butterworth, 1931.
- CLARK, Alan. *The Donkeys*. Londres: Pimlico, 1961.
- CLEMENTS, Kendrick A. "Woodrow Wilson and World War I". *Presidential Studies Quarterly*, 34, n° 1, março 2004, pp.62–82.
- COMPTON-HALL, Richard. *Submarine Boats*. Nova York: Arco, 1983.
- COOPER, John Milton, Jr. *The Vanity of Power: American Isolationism and the First World War, 1914–1917*. Westport, CT: Greenwood, 1969.

- . *Walter Hines Page: The Southerner as American, 1855–1918*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1977.
- . *Woodrow Wilson*. Nova York: Knopf, 2009.
- CROW, Duncan. *A Man of Push and Go: The Life of George Macaulay Booth*. Londres: Rupert Hart-Davis, 1965.
- CULLEN, Fintan. “The Lane Bequest”. *Field Day Review*, v. 4, 2008, pp. 187–201.
- CUMMINS, Cedric C. “Indiana’s Reaction to the Submarine Controversy of 1915.” *Indiana Magazine of History* v. 40, n. 1, mar. 1944, pp. 1–32.
- “The Cunard Liner Lusitania”. *Journal of the American Society for Naval Engineers*, v. 19, n. 4, nov. 1907, pp. 933–83.
- CUNNINGHAM, Phyllis Fenn. *My Godmother: Theodate Pope Riddle*. Canaan, NH: Phoenix, 1983.
- DEVLIN, Patrick. *Too Proud to Fight: Woodrow Wilson’s Neutrality*. Nova York: Oxford University Press, 1975.
- Directory of Directors. Cidade de Boston. Boston: Bankers’ Service Co., 1905.
- DOERRIES, Reinhard R. *Imperial Challenge: Ambassador Count Bernstorff and German-American Relations, 1908–1917*. Tradução de Christa D. Shannon. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1989.
- DOYLE, Arthur Conan. “Danger!”, in *Danger! and Other Stories*. Londres: John Murray, 1918.
- EGAN, Timothy. *Short Nights of the Shadow Catcher*. Boston: Houghton Mifflin, 2013.
- FIGUEIREDO, Peter de. “Symbols of Empire: The Buildings of the Liverpool Waterfront”. *Architectural History*, v. 46, 2003, pp. 229–54.
- FONTENOY, Paul. *Submarines: An Illustrated History of Their Impact*. Col. Weapons and Warfare. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2007.

- FORSTNER, Georg-Gunther Freiherr von. *The Journal of Submarine Commander von Forstner*. Tradução de Russell Codman. Boston: Houghton Mifflin, 1917.
- FOX, Stephen. *Transatlantic: Samuel Cunard, Isambard Brunel, and the Great Atlantic Steamships*. Nova York: HarperCollins, 2003.
- FROST, Wesley. *German Submarine Warfare: A Study of Its Methods and Spirit*. Nova York: D. Appleton, 1918.
- FROTHINGHAM, Thomas G. *The Naval History of the World War*. Vol. 1. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1925.
- GANNON, Paul. *Inside Room 40: The Codebreakers of World War I*. Hersham, Surrey, UK: Ian Allan, 2010.
- GARZKE, William H., Jr.; D.K. Brown; A.D. Sandiford; J. Woodward e P.K. Hsu. "The Titanic and Lusitania: A Final Forensic Analysis". *Marine Technology*, v. 33, n. 4, out. 1996, pp. 241–89.
- GIBSON, R.H. e Maurice Prendergast. *The German Submarine War 1914–1918*. 1931. Reimpressão, Uckfield, East Sussex: Naval and Military Press, 2003.
- GILBERT, Martin. *The First World War*. Nova York: Henry Holt, 1994.
- GRANT, Robert M. *U-Boat Intelligence, 1914–1918*. North Haven, CT: Archon Books, 1969.
- GRAYSON, Cary T. *Woodrow Wilson: An Intimate Memoir*. 1960. Reimpressão, Washington, DC: Potomac Books, 1977.
- HALPERN, Paul G. *A Naval History of World War I*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2012.
- HART, Peter. *Gallipoli*. Nova York: Oxford University Press, 2011.
- HAZEN, David W. *Giants and Ghosts of Central Europe*. Portland, OR: Metropolitan Press, 1933.

- HENDRICK, Burton J. *The Life and Letters of Walter H. Page*. Vols. 1–3. Garden City, NY: Doubleday, Page, 1922.
- HOEHLING, Adolf A. e Mary Hoehling. *The Last Voyage of the Lusitania*. Londres: Longmans, Green, 1957.
- HOLBOURN, Ian B. Stoughton. *The Isle of Foula*. 1938. Reimpressão, Edimburgo: Berlim, 2001.
- HORGAN, John J. *Parnell to Pearse: Some Recollections and Reflections*. 1949. Reimpressão, Dublin: University College Press, 2009.
- HOUGH, Richard. *Winston and Clementine*. Londres: Transworld, 1990.
- HOUSTON, David F. *Eight Years with Wilson's Cabinet, 1913 to 1920*. Nova York: Doubleday, Page, 1926.
- JAMES, Almirante William. *The Code Breakers of Room 40*. Nova York: St. Martin's Press, 1956.
- JAMES, William. "Address of the President Before the Society for Psychical Research". *Science*, s.n., v. 3, nº 77, 19 jun. 1896, pp. 881–88.
- KAHN, David. *The Codebreakers: The Story of Secret Writing*. Nova York: Macmillan, 1967.
- KALAFUS, Jim; Michael Poirier; Cliff Barry e Peter Kelly. *Lest We Forget: The Lusitania*. 7 mai. 2013. <www.encyclopedia-titanica.org/lest-we-forget-the-lusitania.html>.
- KATZ, Sandra L. *Dearest of Geniuses: A Life of Theodate Pope*. Windsor, CT: Tide-Mark Press, 2003.
- KEEGAN, John. *The First World War*. Nova York: Vintage Books, 1998.
- KENNEDY, Paul M. *The War Plans of the Great Powers, 1880–1914*. Londres: George Allen and Unwin, 1979.
- KILGOUR, Raymond L. *Estes and Lauriat: A History, 1872–1898*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1957.
- KNIGHT, Denise D. "'All the Facts of the Case': Gilman's Lost Letter to Dr. S. Weir Mitchell". *American Literary Realism* v.

- 37, n. 3, primavera de 2005, pp. 259–77.
- KOENIG, Paul. *Voyage of the Deutschland*. Nova York: Hearst's International Library, 1917.
- KOERVER, Hans Joachim. *German Submarine Warfare 1914–1918 in the Eyes of British Intelligence*. Steinbach, Áustria: LIS Reinisch, 2012. <<http://germannavalwarfare.info/01gnw/subm/jpg/subm.pdf>>.
- LAMBERT, Nicholas. *The Submarine Service, 1900–1918*. Londres: Ashgate, 2001.
- LAMONT, Peter. “Spiritualism and a Mid-Victorian Crisis of Evidence”. *Historical Journal*, v. 47, n. 4, 2004, pp. 897–920.
- LANE, Anne Wintermute e Louise Herrick Wall (orgs.). *The Letters of Franklin K. Lane*. Boston: Houghton Mifflin, 1922.
- LARSON, Erik. *Fulminado por um raio*. Rio de Janeiro: Record, 2007.
- LAURIAT, Charles E., Jr. *The Lusitania's Last Voyage*. Boston: Houghton Mifflin, 1915.
- LAWRENCE, Jack. *When the Ships Came In*. Nova York: Farrar and Rinehart, 1940.
- LEVIN, Phyllis Lee. *Edith and Woodrow*. Nova York: Scribner, 2001.
- LINK, Arthur S. “Dr. Grayson's Predicament”. *Proceedings of the American Philosophical Society*, v. 138, n. 4, dez. 1994, pp. 487–94.
- . *Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, 1916–1917*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1965.
- . *Wilson: Confusions and Crises, 1915–1916*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1964.
- . *Wilson: The Struggle for Neutrality, 1914–1915*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1960.

- LORD, Walter. *Uma noite fatídica*. São Paulo: Três Estrelas, 2012.
- MACKWORTH, Margaret. *This Was My World*. Londres: Macmillan, 1933.
- MARCOSSON, Isaac F. e Danniell Frohman. *Charles Frohman: Manager and Man*. Nova York: Harper and Brothers, 1916.
- MARDER, Arthur J. *Fear God and Dread Nought: The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*. Vols. 2 e 3. Londres: Jonathan Cape, 1959.
- . *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904–1919*. Vol. 2. Londres: Oxford University Press, 1965.
- MELLOWN, Muriel. “Lady Rhondda and the Changing Faces of British Feminism”. *Frontiers*, v. 9, n. 2, 1987, pp. 7–13.
- MERSEY, Lord (John Charles Bingham). *Report on the Loss of the “Falaba”*. Londres: H. M. Stationery Office, 1915.
- MESSIMER, Dwight R. *The Merchant U-Boat*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1988.
- MITCHELL, S. Weir. *Doctor and Patient*. Filadélfia: J.B. Lippincott, 1888.
- . *Fat and Blood: And How to Make Them*. Filadélfia: J.B. Lippincott, 1877.
- . *Wear and Tear or Hints for the Overworked*. Filadélfia: J.B. Lippincott, 1897.
- MORTON, Leslie. *The Long Wake*. Londres: Routledge and Kegan Paul, 1968.
- NEUREUTHER, Karl; e Claus Bergen (orgs.). *U-Boat Stories*. Uckfield, East Sussex, Reino Unido: Naval and Military Press, 2005.
- NIEMÖLLER, Martin. *From U-Boat to Pulpit*. Chicago: Willett, Clark, 1937.
- PAINE, Judith. “Avon Old Farms School: The Architecture of Theodate Pope Riddle”. *Perspecta*, v. 18, 1982, pp. 42–48.

- PRESTON, Diana. *Lusitania: An Epic Tragedy*. Nova York: Walker, 2002.
- RAMSAY, David. *"Blinker" Hall: Spymaster*. Gloucestershire, Reino Unido: History Press, 2009.
- . *Lusitania: Saga and Myth*. Nova York: W.W. Norton, 2002.
- RINTELEN, Franz von. *The Dark Invader: Wartime Reminiscences of a German Naval Officer*. Nova York: Penguin, 1939.
- RITTER, Gerhard. *The Schlieffen Plan*. Tradução de Andrew and Eva Wilson. Nova York: Frederick A. Praeger, 1958.
- RÖSSLER, Eberhard. *The U-Boat*. Tradução de Harold Erenberg. Londres: Arms and Armour Press, 1981.
- ROSSANO, Geoffrey L. *Stalking the U-Boat: U.S. Naval Aviation in Europe During World War I*. Gainesville: University Press of Florida, 2010.
- SARGENT, George H. *Lauriat's, 1872–1922*. Boston: impressão privada, 1922.
- SCHACHTMAN, Tom. *Edith and Woodrow*. Nova York: G.P. Putnam's Sons, 1981.
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. 1919. Reimpressão, Nova York: Peter Smith, 1934.
- SEYMOUR, Charles. *The Intimate Papers of Colonel House*. Vols. 1 e 2. Boston: Houghton Mifflin, 1926.
- SIMS, William Sowden. *The Victory at Sea*. 1920. Reimpressão, Annapolis: Naval Institute Press, 1984.
- SMITH, Gene. *When the Cheering Stopped: The Last Years of Woodrow Wilson*. Nova York: William Morrow, 1964.
- SMITH, Sharon Dunlap. *Theodate Pope Riddle: Her Life and Architecture*. 2002.
<www.valinet.com/~smithash/theodate/>.
- SOAMES, Mary. *Clementine Churchill: The Biography of a Marriage*. Boston: Houghton Mifflin, 1979.

- SPIEGEL, Edgar von. *The Adventures of the U-202*. Nova York: Century, 1917. Google Book.
- STARLING, Edmund W. apud Thomas Sugrue. *Starling of the White House*. 1916. Reimpressão, Chicago: People's Book Club, 1946.
- STEINBERG, Jonathan. *Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*. Nova York: Macmillan, 1965.
- SULLIVAN, Mark. *Our Times, 1900–1925*. Nova York: Charles Scribner's Sons, 1936.
- SZEFEL, Lisa. "Beauty and William Braithwaite". *Callaloo*, v. 29, nº 2, primavera de 2006, pp. 560–86.
- THOMAS, Lowell. *Raiders of the Deep*. Garden City, NY: Garden City Publishing, 1928.
- THOMSON, George Malcolm. *The Twelve Days: 24 July to 4 August 1914*. Londres: Hutchinson, 1964.
- TRAPP, Georg von. *To the Last Salute: Memories of an Austrian U-Boat Commander*. Tradução de Elizabeth M. Campbell. Lincoln: University of Nebraska Press, 2007.
- TROMMLER, Frank. "The Lusitania Effect: America's Mobilization Against Germany in World War I". *German Studies Review*, v. 32, n. 2, mai. 2009, pp. 241–66.
- TUCHMAN, Barbara W. *O telegrama Zimmermann*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1992.
- "The Use of Neutral Flags on Merchant Vessels of Belligerents." *American Journal of International Law*, v. 9, n. 2, abr. 1915, pp. 471–73.
- U.S. NAVY DEPARTMENT. *German Submarine Activities on the Atlantic Coast of the United States and Canada*. Washington, DC: GPO, 1920.
- VALENTINER, Max. *La terreur des mers: Mes aventures en sous-marin, 1914–1918*. Paris: Payot, 1931.
- VILLARD, Oswald Garrison. *Fighting Years: Memoirs of a Liberal Editor*. Nova York: Harcourt, Brace, 1939.

- WALKER, Alastair. *Four Thousand Lives Lost: The Inquiries of Lord Mersey into the Sinkings of the Titanic, the Empress of Ireland, the Falaba, and the Lusitania*. Stroud, Gloucestershire, Reino Unido: History Press, 2012.
- WARD, Maisie. *Father Maturin*. Londres: Longmans, Green, 1920.
- WEINBERG, Andrew D. "Hypothermia". *Annals of Emergency Medicine*, v. 22, pt. 2, fev. 1993, pp. 370–77.
- WEIR, Gary E. *Building the Kaiser's Navy*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1992.
- WEIZSÄCKER, Ernst von. *Memoirs of Ernst von Weizsäcker*. Londres: Victor Gollancz, 1951.
- WILSON, Edith Bolling. *My Memoir*. 1938. Reimpressão, Nova York: Bobbs-Merrill, 1939.
- WOOD, M. G.; D. I. Smith e M. R. Hayns. "The Sinking of the Lusitania: Reviewing the Evidence". *Science and Justice*, v. 42, n. 3, 2002, pp. 173–88.

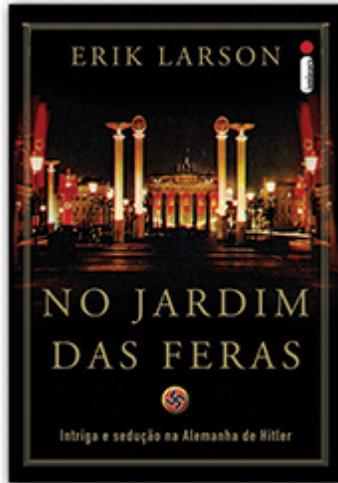
SOBRE O AUTOR



© Benjamin Benschneider

ERIK LARSON é autor de quatro best-sellers que já venderam mais de 5,5 milhões de exemplares, entre eles *No jardim das feras*, publicado no Brasil pela Intrínseca. Jornalista, trabalhou para o *The Wall Street Journal* e para a revista *Time*.

CONHEÇA O OUTRO TÍTULO DO AUTOR



No jardim das feras

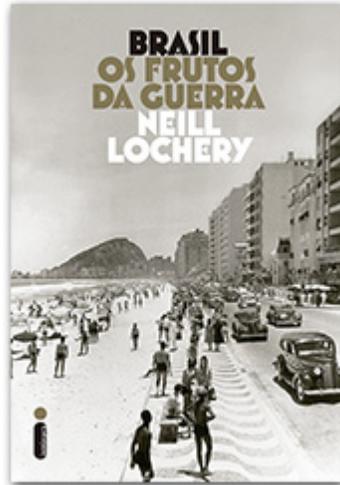
LEIA TAMBÉM



Inferno
Max Hastings



Catástrofe
Max Hastings



Brasil: Os frutos da guerra
Neill Lochery