

GEOFF DYER

com fotografias de Chris Steele-Perkins

# Mais um dia magnífico no mar

*A vida em um porta-aviões norte-americano*

*Tradução*

Pedro Maia Soares



COMPANHIA DAS LETRAS

Copyright © 2014 by Geoff Dyer  
Fotografias © 2014 by Chris Steele-Perkins  
Todos os direitos reservados.

*Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.*

*Título original*

Another Great Day at Sea: Life Aboard the *uss George H. W. Bush*

*Capa*

Kiko Farkas e André Kavakama/ Máquina Estúdio

*Foto de capa*

Chris Steele-Perkins/ Magnum Photos/ Latinstock

*Preparação*

Ana Cecília Agua de Melo

*Revisão*

Ana Maria Barbosa

Huendel Viana

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

---

Dyer, Geoff

Mais um dia magnífico no mar : A vida em um porta-aviões norte-americano / Geoff Dyer ; tradução Pedro Maia Soares. — 1ª ed. — São Paulo : Companhia das Letras, 2016.

Título original : Another Great Day at Sea: Life Aboard the *uss George H. W. Bush*

ISBN 978-85-359-2677-4

1. Estados Unidos. Marinha – Vida Marinha 2. *George H. W. Bush* (Porta-aviões) 3. Marinheiros – Estados Unidos 1. Título.

15-11178

CDD-359.94350973

Índice para catálogo sistemático:

1. Porta-aviões *uss George H. W. Bush* : Estados Unidos : Marinha  
359.94350973

[2016]

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone: (11) 3707-3500

Fax: (11) 3707-3501

[www.companhiadasletras.com.br](http://www.companhiadasletras.com.br)

[www.blogdacompanhia.com.br](http://www.blogdacompanhia.com.br)

# 1.

Voaríamos da base da Marinha dos Estados Unidos no Bahrein para o porta-aviões em um Grumman C2-A Greyhound:\* um avião de hélice pesadão, que estava mais para cavalo de guerra ou de trabalho do que para galgo. Não tinha nada de elegante ou rápido. O céu estava fazendo o que sempre faz nessa hora: esperava o sol aparecer. O sol é a única coisa que acontece nessa parte do mundo — isso e as estrelas, que estavam invisíveis. A temperatura estava agradável; algumas horas depois, estaria infernal. Dezesseis passageiros, todos da Marinha, exceto eu e o fotógrafo, se reuniram em torno da traseira do Greyhound, também conhecido como COD (Carrier Onboard Delivery), para ouvir as instruções de segurança. Nossa bagagem fora pesada e levada para o compartimento de carga. Apesar de meus protestos, tive de entregar também a maleta com o computador, uma coisa que eu jamais havia deixado acontecer. Ela precisava ser guardada, pois,

\* *Greyhound*: galgo. [Esta e as demais notas chamadas por asterisco são do tradutor.]

quando pousássemos no porta-aviões, quando o avião tocasse o chão e se prendesse ao cabo de travamento, iríamos da velocidade de 220 quilômetros por hora a zero em segundos: a armadilha, a primeira das muitas palavras que ouvi pela primeira vez, ou melhor, a primeira das muitas vezes que ouvi uma palavra familiar usada de maneira completamente nova. Eu sabia ao que a armadilha se referia e a que pertencia — ao gancho de retenção, ao cabo de travamento —, mas não tinha certeza de como usá-la. A gente *acerta* na armadilha? *Chega* à armadilha? É recebido pela armadilha? A armadilha: ela existia isolada de outras palavras, impedida de forma abrupta e permanente de seguir o movimento normal da sintaxe.

Depois, tinha a palavra “cranial”: nesse contexto, não um adjetivo (como na massagem), mas um substantivo que se referia aos protetores de cabeça, ouvidos e olhos que eram entregues para o voo. Despercebido, percebi então, o céu clareara de cinza para azul. Vestimos nossos casacos flutuantes, pegamos nossos craniais e entramos em fila no avião. Havia dois assentos de cada lado do corredor, todos de frente para os fundos, e duas janelas de cada lado da fuselagem, do tamanho de um prato. Não era o tipo de ambiente em que se pudesse reclamar de falta de espaço para as pernas, embora essa fosse apenas uma das características marcantes da aeronave. As outras eram a fumaça e o barulho.

A rampa pela qual subimos fechou-se sozinha e nos trancou lá dentro. Fizeram-se outras checagens de segurança, entre elas acender uma lanterna como se para ver se havia buracos na fuselagem. Devia haver outros motivos para aquilo, mas checar buracos na fuselagem é uma boa coisa a fazer, obviamente. A mulher que fez essas verificações era o equivalente militar de uma comissária de bordo. Usava um macacão de voo cor de areia e parecia tão durona quanto uma mulher de uma história de Annie Proulx. Não havia nenhum carrinho passando — nada de “frango ou car-

ne?” ou “preparar para o pouso” —, mas quando ela se sentou na minha frente, antes da decolagem, vi que seus cabelos estavam presos em um coque apertado na parte de trás da cabeça. A Marinha permitia que as mulheres usassem cabelos compridos. Não fiquei exatamente surpreso, apenas me agradou ver que as coisas eram assim.

Não estávamos taxiando, mas ocorrera um aumento de potência e o barulho do motor era ensurdecedor. Eu achara o ruído ensurdecedor quando embarcamos, mas naquele momento eu não sabia nada sobre barulho ou ensurdecimento. Soava como *O voo da Fênix*. A sensação também era a mesma, embora não estivéssemos em movimento, muito menos voando. Era evidentemente o momento de pôr meu cranial que beliscava as orelhas. Feito isso, fiquei ali sentado, com o cinto bem apertado, espantado pelo indistinto uso de rebites no assento da frente. Tudo no avião era rasgado, riscado, arranhado, despojado. Tubos, canos, cabos e superestrutura estavam todos expostos. Os aviões de passageiros comerciais dos países mais pobres do mundo o superavam no quesito babados; comparar esse avião com qualquer coisa existente nas frotas das companhias de baixo custo do Ocidente daria uma impressão distorcida de luxo. O conforto do passageiro não foi levado em conta em nenhum momento do projeto da aeronave.

Depois de esquentar até um estado de intensidade irreversível, o avião acelerou ao longo de uma pista por tanto tempo que parecia que estávamos tentando o logicamente impossível: ir por terra até o porta-aviões. Por fim, o chão, vislumbrado através da janela, logo atrás e à minha esquerda, desapareceu. Voamos sobre um borrão do Golfo, mas esticar a cabeça para trás a fim de espiar pela janelinha era tortuoso e dava dor no pescoço, então voltei a me sentar teso naquele tubo carregadíssimo, vibratório e silenciosamente barulhento, e me dediquei a estudar os padrões dos rebites.

Após quarenta minutos, a viagem turbulenta ficou ainda mais cheia de pinotes enquanto descíamos, domando o ar xucro. Houve uma guinada de dar ânsia de vômito. Estávamos aterri... Não, não estávamos! O braço da aeromoça fez um gesto em espiral para indicar que tínhamos errado o cabo de travamento e estávamos arremessando para subir e tentar outra vez.

O avião fez um círculo, inclinou-se e desceu de novo. Dessa vez, batemos na pista e paramos. Instantaneamente. Foi repentino, mas não tão violento quanto eu esperava e temia, possivelmente porque estávamos de costas e assim fomos jogados contra nossos assentos, em vez de para a frente e para fora deles.

A porta da rampa na parte de trás do avião baixou e revelou que havíamos pousado em outro mundo — ainda que um mundo com o mesmo céu azul de onde havíamos partido. Radares rotativos, uma bandeira americana, a ilha (outra palavra nova-velha, que se referia à ponte e a várias salas de operação de voo que se erguiam de um lado do convés: uma ilha na ilha do porta-aviões). A porta continuou descendo lentamente, revelando o próprio convés de voo, povoado por seres de viseira vestidos com blusões e coletes flutuantes vermelhos, verdes e brancos. Jatos estacionados — F-18s — e helicópteros.

Estávamos lá. Havíamos chegado ao mundo dos porta-aviões.

Nunca vi nada parecido com a subitaneidade dessa mudança. Compare-se com a experiência de sair de Londres e aterrissar em Mumbai — do inverno enregelante ao calor de trinta graus — às duas da manhã, em janeiro. Até mesmo uma mudança tão forte como essa é gradual: um voo de nove horas; uma descida longa e lenta; taxiar pelo aeroporto até o portão; imigração, retirada de bagagem, sair do terminal. Normalmente, demora uma hora e meia até que você se veja no meio da noite indiana, com seu chei-

ro de fumaça de madeira e a percepção de que milhares de pessoas ainda dormem. E agora, em um segundo viajávamos a 220 quilômetros por hora e no instante seguinte estávamos parado, a porta se abria e entrávamos em outro mundo, com regras, culturas, normas e objetivos próprios.

As pessoas de viseira preta estavam olhando na nossa direção ou correndo, de bobeira ou gesticulando. Três, de blusão branco e colete salva-vidas branco, subiram na rampa de acesso e nos disseram para seguir em fila indiana. Deviam estar gritando porque saímos para um mundo silencioso — até então, eu não havia percebido como a proteção de ouvido dos craniais funcionava — no qual o vapor se enrolava e flutuava ao longo de parte do convés. O ar estava pesado com o cheiro de querosene de aviação. O calor caía do céu e quicava no convés. Outros três sujeitos com craniais na cabeça, de camisetas e calças marrons, estavam envolvidos em correntes pesadas como mecânicos na Idade Média, encarregados de uma máquina de cerco. Queríamos seguir sem pressa, mas havíamos entrado num mundo urgente e apressado, onde você faz o que mandam, que era andar em fila única até a passarela no fim do convés e descer até o Escritório de Transferência Aérea (ATO, na sigla em inglês) que, já lotado de pessoas se preparando para partir, ficou logo entupido com os que tinham acabado de chegar.

O guarda-marinha Paul Newell, que nos acompanharia pelo navio, espremeu-se para dentro da sala e se apresentou. É sempre bom ser bem recebido em um mundo alienígena! Em especial quando quem recebe é alguém tão amigável, sorridente e acolhedor como Paul. Foi como ser recebido em um resort, convenientemente localizado embaixo do aeroporto local, com um drinque de boas-vindas e uma guirlanda de flores para pendurar no pescoço — exceto que não havia bebidas nem guirlandas. Ele estava de blusão branco e ostentava algo que eu viria a reconhecer como

uma característica não incomum da vida no porta-aviões: uma espécie de bigode quase totalmente extinta na vida civil. Não uma obsoleta extravagância comprida e curva da RAF, mas uma coisinha sob o nariz, acima dos lábios, que não tinha nenhuma vontade de ser levada a sério, que passava a maior parte de seu tempo em um estado de constrangimento discreto pelo mero fato de sua existência, ainda que parca.

Estávamos prontos para ir — mas não estávamos prontos para ir. Eu fizera anotações sobre o Greyhound e, em vez de me agarrar à minha caderneta, a entreguei obedientemente à comissária de bordo, que, quando estávamos prestes a iniciar aquela primeira descida abortada, a enfiou em um saco com coisas de outros passageiros. E ela desapareceu. Assim, Paul teve de partir em uma missão de busca e resgate. Por que eu não a havia simplesmente enfiado no bolso? Porque fiz o que me mandaram fazer. Mas ao me comportar desse modo, demonstrei uma falta de iniciativa que agora estava atrasando — quem sabe até pondo em risco — a missão.

Os outros recém-chegados foram levados para seus alojamentos e aqueles que partiam do porta-aviões foram escoltados até o convés de decolagem. Quando Paul voltou, o fotógrafo e eu éramos as únicas pessoas que sobraram.

“Isso é tudo o que encontrei”, disse Paul. Ele não estava segurando uma resistente caderneta Moleskine do tipo usado e mitificado por Bruce Chatwin e Hemingway, mas um frágil caderno escolar com uma capa verde e alguns rabiscos infantis nas páginas internas.

“É esse mesmo!”, eu disse, feliz por ter minha identidade profissional restabelecida.

*Agora* estávamos prontos para ir. O que significava que estávamos prontos para começar a vaguear por passarelas, escotilhas e portas sem fim, algumas elevadas em alguns centímetros (exce-



lentes para bater joelhos), algumas ao nível do chão. Era como um túnel de espelhos, e o fotógrafo naturalmente queria tirar uma foto desse corredor infinito. Mas teria de esperar. A cada três metros havia uma dessas escotilhas abertas e havia sempre alguém que ficava de lado para que pudéssemos passar ou que passava enquanto ficávamos de lado — a primeira hipótese, no mais das vezes. Ser um civil e, portanto, sem patente militar significava ser tratado como se estivesse praticamente acima de todos. Essa disposição para ficar de lado, para me deixar passar, era uma demonstração, no nível da gentileza, de uma coisa maior: eles estavam dispostos a dar a vida por mim, por nós. Se dessem ordem de abandonar o navio, eu seria escoltado, com firmeza e cortesia, para o primeiro bote salva-vidas disponível, porque *eu era um civil*. Assim como havia pessoas abrindo caminho — uma delas com um corte começando a cicatrizar na ponte do nariz e resquícios de um olho roxo —, havia sempre pessoas limpando. Aonde quer que se fosse, em cada passarela e escada, havia marinheiros lavando, esfregando, enxaguando, tirando o pó, varrendo, friccionando, escovando, lustrando, polindo.

Pessoalmente, passei o resto do meu tempo no porta-aviões me esquivando e me abaixando, ou, para ser mais exato, me abaixando e andando inclinado. Eu caminhava pelos passadiços e atravessava escotilhas sempre concentrado em um único objetivo: não esmagar minha cabeça, apesar de haver uma oportunidade a cada dois segundos. Era como se hospedar numa cabana no País de Gales que sofreu uma ampliação épica e foi convertida para energia nuclear. Toda vez que eu ficava ereto, me punha em risco. Então, eu bamboleava e serpenteava, me abaixava e andava inclinado.

Quanto mais velho se é, mais óbvio fica que as vantagens de ser baixo nesta vidinha superam em muito os míticos benefícios de ser alto. Em troca de uma ligeira vantagem ao sacar no tênis e

ser atraente para mulheres altas (ou assim nos iludimos), gastamos nosso tempo dobrando nossos membros em carros e aviões e, em geral, esmagando nossos miolos. Meus catorze dias no navio foram os mais inclinados que já passei, catorze dias que tornaram obsoleta a Técnica Alexander e tolíce a ideia de uma boa postura. Desde o início estive à caça de outros homens altos, com quem eu pudesse estabelecer um vínculo. Era eu a pessoa mais alta no navio? (Teria a Marinha uma exigência de altura máxima, do modo como a polícia ou o Exército tinham uma de altura mínima? Nesse caso, era essa altura do teto ainda mais reduzida nas condições notoriamente apertadas de um submarino?)

Após cinco minutos de batidas de joelho e caminhar inclinado, chegamos ao meu camarote particular. Observe o pronome possessivo. Não “nosso”, “meu”; singular, não plural. *Eu* fui levado para o *meu* quarto. A ideia de compartilhar um quarto me enchera de tanto terror que, desde o início, fiz lobby por um confinamento solitário. Isso não seria possível, disseram-me: o fotógrafo e eu dividiríamos um quarto com o guarda-marinha Newell e outros três oficiais. Seis em um quarto! Mas nós, escritores, precisamos de um quarto só nosso, eu alegava, confiando que qualquer dano gramatical seria mais do que compensado — aos olhos da Marinha — pela alusão a Virginia Woolf. Gosto de escrever à noite, continuei, e o som de minha digitação perturbaria outras pessoas. Não precisa se preocupar com isso, foi a lépida resposta. Com jatos decolando e pousando, você se torna perito em filtrar o ruído, de modo que tamborilar um pouco não vai incomodar ninguém. Não é só a digitação, respondi (através dos mediadores que estavam organizando minha estadia no barco). Minha próstata está em frangalhos. Preciso fazer xixi pelo menos duas vezes por noite. O que ele precisa entender, foi a resposta da Marinha, é que o espaço é extremamente limitado. Homens e mulheres alistados estão em alojamentos de até duzentos, então estar em um

quarto de seis é um enorme privilégio. O que eles precisam entender, retruquei, é que estou velho demais para compartilhar. Vou enlouquecer se tiver de compartilhar. Cresci sem irmãos e irmãs. Sou incapaz de compartilhar por minha própria constituição. Minha mulher reclama disso o tempo todo, eu disse. Basicamente, ninguém, exceto o capitão e algumas outras pessoas em posições de alto-comando, tem seu próprio quarto, veio a severa repreensão. Bem, talvez eu pudesse ficar com o quarto do capitão e ele poderia ficar com Newell e os rapazes por uma quinzena, sabe, se reconectar com as massas, dizia o e-mail que mandei de volta (para o meu mediador, sem pretender ir mais longe). À medida que se aproximava o momento de meu deslocamento, tentei me resignar à inevitabilidade de dividir um quarto — até comprei um pijama listrado —, mas descobri que isso era impossível.

Imagine o meu alívio, então, quando me levaram para o quarto vice-presidencial, em um pequeno e especial corredor vip de “suítes para convidados”. Consegui meu próprio quarto graças à pura determinação e força de vontade. Eu enfrentara e vencera o poderio da Marinha dos Estados Unidos. Newell escoltou o fotógrafo ao quarto compartilhado deles, disse que estaria de volta em quinze minutos, mas eu não dei a mínima para o fotógrafo: se dependesse de mim, ele podia dormir ao relento, sob as estrelas no convés de voo. O importante era que ele não ia dormir ali, comigo, mesmo que houvesse um beliche sobrando (ou estante, como eles chamam na Marinha). Este teria sido o pior resultado de todos: compartilhar com o fotógrafo ou com *qualquer um* que fosse. Dividir o quarto com uma pessoa é pior do que dividir com seis e compartilhar com seis é, sob alguns aspectos, pior do que com sessenta. Mas estar aqui, sozinho... ter esse adorável quartinho — com uma mesa, uma cadeira confortável, uma pia (para se lavar e fazer xixi durante a noite) e um exemplar do livro da filha de George Bush Sênior sobre seu pai — era a felicidade.