

**LBRIS**

We know  
books

DAVID GRANN

# WAGER

O POVESTE DESPRE NAUFRAGIU,  
REBELIUNE ȘI CRIMĂ

Traducere din engleză  
de Cristina Nițu

**sapiens**

<sup>27</sup> James Cook, *Captain Cook's Journal During His First Voyage Round the World Made in H.M. Bark Endeavour, 1768 - 1771*, p. 48.

<sup>28</sup> Glyndwr Williams, „Introducere“ la ediția îngrijită de el a *A Voyage Round the World*, p. ix.

<sup>29</sup> Thomas Carlyle, *Complete Works of Thomas Carlyle*, vol. 3, p. 491.

<sup>30</sup> Bernard Smith, *Imagining the Pacific: In the Wake of the Cook Voyages*, p. 52.

## Epilog

<sup>1</sup> Scrisoarea lui Cheap către amiralitate, 13 ianuarie 1747, publicată în Layman, *The Wager Disaster*, pp. 253-255.

<sup>2</sup> *Derby Mercury*, 24 iulie 1752.

<sup>3</sup> O baladă despre John Byron spunea: „E curajos, nimeni altfel nu zice, / Dar amiralul John e făr' de noroc, amice, / Și mamele aspiranților plâng, «vai, inima mea», / Băiatul meu a plecat cu Jack Vreme-Rea.“

<sup>4</sup> John Charnock, *Biographia Navalis, or, Impartial Memoirs of the Lives and Characters of Officers of the Navy of Great Britain, from the Year 1660 to the Present Time*, p. 439.

<sup>5</sup> Byron, *The Complete Works of Lord Byron*, p. 41.

<sup>6</sup> Carlyle, *Anecdotes and Characters of the Times*, p. 100.

<sup>7</sup> Citat în Emily Brand, *The Fall of the House of Byron*, p. 112.

<sup>8</sup> Byron, *The Complete Works of Lord Byron*, p. 720.

<sup>9</sup> Byron, *The Collected Poems of Lord Byron*, p. 89. Ed. rom.: Byron, *Opere*, vol. I: *Poezia*, traducere de Aurel Covaci, Petre Solomon și Virgil Teodorescu, Univers, București, 1985, p. 188.

<sup>10</sup> Barrow, *The Life of Lord George Anson*, p. 419.

<sup>11</sup> Nu a rămas nimic din capul de leu în afară de o bucată de pedestal, care a fost salvată de un urmaș de-ai lui Anson.

<sup>12</sup> Melville, *White-Jacket, or, The World in a Man-of-War*, pp. 155-156. Ed. rom: Herman Melville, *Cojocelul Alb*, vol. 1, traducere de Petre Solomon, Albatros, București, 1976, p. 144.

<sup>13</sup> Descrierea insulei se bazează pe vizita mea la fața locului.

<sup>14</sup> Rămășițele carenei, pe care le-am văzut și eu, au fost descoperite pentru prima oară în 2006 de o expediție organizată de Societatea de Explorare Științifică, cu sprijinul marinei militare chiliene. Pentru mai multe informații despre această descoperire, vezi „The Quest for HMS *Wager* Chile Expedition 2006“, studiu publicat de Societatea de Explorare Științifică, și „The Findings of the *Wager*, 2006“, studiu publicat în Layman, *The Wager Disaster*, de maiorul Chris Holt, membru al expediției.

## Cuprins

<i>Nota autorului</i> .....	9
<i>Prolog</i> .....	11

### PARTEA I

#### Lumea de lemn

Capitolul 1: Ofițerul secund .....	19
Capitolul 2: Un gentleman voluntar .....	38
Capitolul 3: Tunarul .....	55

### PARTEA A II-A

#### În mijlocul furtunii

Capitolul 4: Estima .....	75
Capitolul 5: Nenorocirile se țin lanț .....	88
Capitolul 6: Singur .....	97
Capitolul 7: Golful Durerii .....	104

### PARTEA A III-A

#### Naufrația

Capitolul 8: Epava .....	115
Capitolul 9: Fiara .....	123
Capitolul 10: Noul nostru oraș .....	129
Capitolul 11: Nomazii mării .....	140
Capitolul 12: Lordul Muntelui Suferinței .....	148
Capitolul 13: Măsuri excepționale .....	157
Capitolul 14: Simpatia oamenilor .....	160

Capitolul 15: Arca .....	164
Capitolul 16: Rebelii mei .....	175

## PARTEA A IV-A

## Salvarea

Capitolul 17: Alegerea lui Byron .....	191
Capitolul 18: Portul Milei lui Dumnezeu .....	195
Capitolul 19: Bântuirea .....	203
Capitolul 20: Ziua salvării noastre .....	210

## PARTEA A V-A

## Judecata

Capitolul 21: Rebeliunea literară .....	219
Capitolul 22: Trofeul .....	227
Capitolul 23: Scriitorășii de pe strada Grub .....	240
Capitolul 24: Dosarul .....	250
Capitolul 25: Curtea marțială .....	255
Capitolul 26: Versiunea câștigătoare .....	263

<i>Epilog</i> .....	271
<i>Mulțumiri</i> .....	277
<i>Credite imagini</i> .....	281
<i>Bibliografie selectivă</i> .....	285
<i>Note</i> .....	305

## Prolog

Singurul martor imparțial a fost soarele. Zile întregi s-a uitat la straniul obiect care tot urca și cobora pe suprafața oceanului, azvârlit fără milă de vânt și de valuri.<sup>1</sup> O dată sau de două ori a fost aproape să se izbească de recif, ceea ce ar fi pus capăt poveștii noastre. Însă, cumva – fie că a fost mâna destinului, după cum aveau să fie auzite niște voci mai târziu, fie printr-un noroc chior –, a plutit până într-un golf de pe coasta de sud-est a Braziliei, unde oamenii locului au rămas cu privirea ațintită la el.

Lung de 15 metri și lat de trei, obiectul era un fel de barcă, deși părea mai degrabă o ciudățenie încropită din lemn și petice de pânză. Velele îi erau sfâșiate, tangonul distrus. Apa de mare se scurgea din carenă, iar interiorul duhnea îngrozitor. Trecătorii, apropiindu-se, au auzit zgomote ciudate: treizeci de bărbați erau înghesuiți la bord, aproape numai piele și os. Hainele, câte mai aveau pe ei, le erau complet zdrențuite. Chipurile abia li se mai vedeau din cauza părului încâlcit și plin de sare, care le acoperea fețele ca niște alge.

Erau atât de slăbiți că nici măcar nu se puteau ține pe picioare. Unul dintre ei, de altfel, a murit la scurt timp. Însă cineva, care părea să fie la conducere, făcând un efort imens, s-a ridicat și a anunțat că sunt naufragiați de pe nava Majestății Sale *Wager*, o navă de război britanică.

În Anglia, veștile au fost primite cu neîncredere. În septembrie 1740, în timpul unui conflict imperial cu Spania,

*Wager*, care ducea la bord în jur de 250 de ofițeri și membri ai echipajului, plecase din Portsmouth alături de o escadră, într-o misiune specială: să pună mâna pe un galion spaniol plin de comori, cunoscut drept „trofeul trofeelor maritime“. În apropiere de Capul Horn, în sudul extrem al Americii de Sud, escadra a fost înghițită de un uragan și se credea că *Wager* se scufundase cu tot cu sufletele de la bord. Dar iată că acum, după 283 de zile de la ultima raportare a vasului, marinarii apăreau ca prin miracol în Brazilia.

Naufragiaseră pe o insulă pustie, în apropiere de coasta Patagoniei. Mare parte din ofițeri și din membrii echipajului pieriseră, însă 81 de supraviețuitori au reușit să pornească în larg într-o barcă improvizată din rămășițele navei *Wager*. Înghesuiți la bord de abia se puteau mișca, au înfruntat vânturi amenințătoare și valuri de maree, furtuni de gheață și cutremure. Mai bine de 50 de oameni au murit în această călătorie anevoioasă. Până să ajungă în Brazilia, după trei luni și jumătate, cei rămași în viață au fost nevoiți să navigheze aproape 3000 de mile marine – una dintre cele mai lungi rute parcurse vreodată de naufragiați. Au fost aclamați pentru ingeniozitatea și curajul lor. După cum spunea conducătorul grupului, e greu de înțeles cum e posibil ca „natura umană să îndure nenorocirile pe care noi am fost nevoiți să le înfruntăm“<sup>2</sup>.

\*\*\*

Șase luni mai târziu, o altă barcă ajungea la țarm, odată cu viscolul, pe coasta de sud-vest a statului Chile. Era chiar mai mică – o pirogă urnită din loc de o velă făcută din rămășițele unor pături. La bord se aflau încă trei supraviețuitori, starea lor de sănătate fiind chiar și mai rea. Erau complet sfrijiți și pe jumătate goi, plini de insecte care îi ciupeau peste tot. Unul dintre ei delira atât de tare că părea „să-și fi pierdut mințile“

după cum spunea un camarad, „nu-și mai amintește numele noastre [...], nici măcar pe-al lui“<sup>3</sup>.

După ce s-au refăcut puțin și s-au întors în Anglia, acești bărbați le-au adus acuzații șocante celor ajunși în Brazilia. Nu erau eroi, spuneau ei, ci rebeli. În urma disputei care a urmat, cu acuzații de ambele părți, un lucru era clar: în perioada petrecută pe insulă, naufragații – ofițeri și marinari – se chinaseră să supraviețuiască în cele mai groaznice condiții. Confruntându-se cu foametea și cu temperaturile apropiate de îngheț, au construit un avanpost și au încercat să reinstațue pe uscat ordinea de pe navă. Însă lucrurile au mers din ce în ce mai rău, iar mateloții de pe *Wager*, despre care toată lumea credea că sunt apostoli ai Iluminismului, au decăzut într-o stare hobbesiană de depravare. Au existat facțiuni care s-au luptat între ele, unii au devenit tâlhari, alții au fost abandonăți în pustietate, ba chiar s-au comis și crime.

La întoarcerea în Anglia, liderii grupurilor și susținătorii lor au fost chemați de amiralitate să dea socoteală în fața curții marțiale. Procesul amenința să expună fața ascunsă nu doar a celor acuzați, ci și a unui imperiu a cărui misiune publică era răspândirea civilizației.

Mai mulți acuzați au publicat povești senzaționale – care se contraziceau între ele – despre această afacere „întunecată și încurcată“<sup>4</sup>, după cum avea s-o numească unul dintre ei. Filozofii Rousseau, Voltaire și Montesquieu au fost influențați de relatările privitoare la expediție, la fel și Charles Darwin și doi dintre cei mai mari scriitori ai vieții pe mare, Herman Melville și Patrick O'Brian. Acuzații și-au dorit, bineînțeles, să influențeze prin scrierile lor amiralitatea și opinia publică. Un supraviețuitor care, după spusele lui, scrisese o „narațiune fidelă“<sup>5</sup>, stăruia: „Am fost cu mare băgare de seamă să nu adaug niciun cuvânt neadevărat: căci fățarniciile de orice fel ar fi de-a dreptul nebunești într-o lucrare menită să salveze reputația autorului ei.“<sup>6</sup> În schimb, conducătorul taberei adverse spunea că inamicii lui au însăilat o „narațiune incompletă“<sup>7</sup>

și „ne-au ponegriț prin cele mai mari calomnii“<sup>8</sup>. „Adevărul este cel care ne va ridica sau ne va doborî“, promitea el. „Dacă adevărul nu va fi de partea noastră, atunci nimic nu ne va putea ajuta.“<sup>9</sup>

\*\*\*

Cu toții impunem o anumită coerență, un sens evenimentelor haotice din viața noastră. Răscolim imaginile brute din memorie, alegem, lustruim, ștergem. Ne prezentăm ca eroi ai poveștilor noastre și, în felul acesta, reușim să trăim împăcați cu ceea ce am făcut sau cu ceea ce nu am făcut.

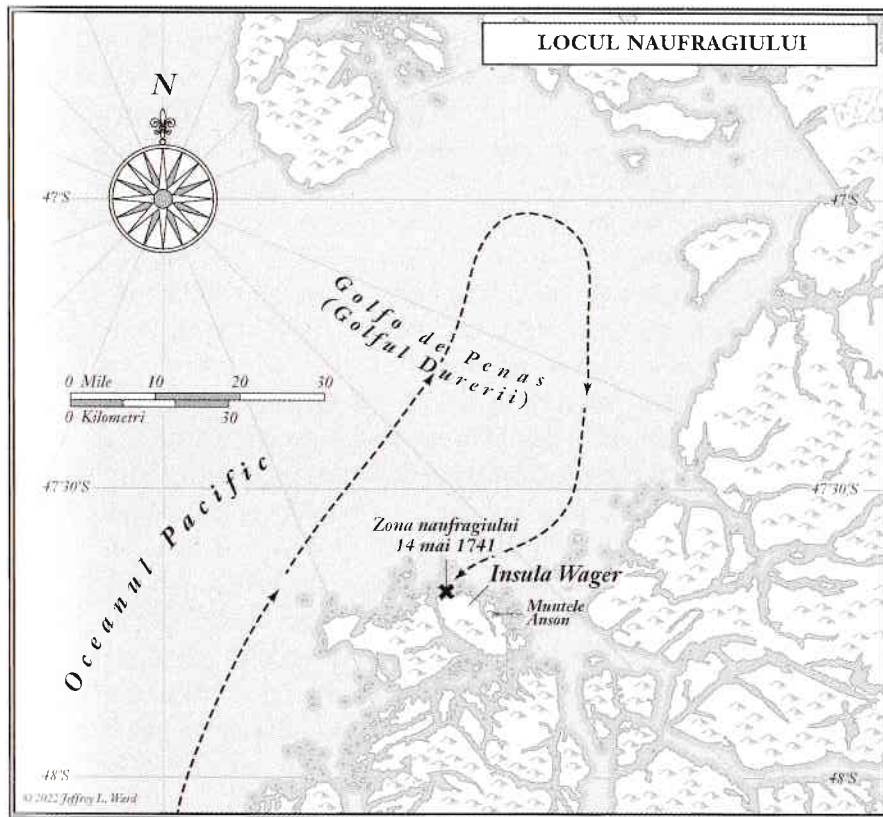
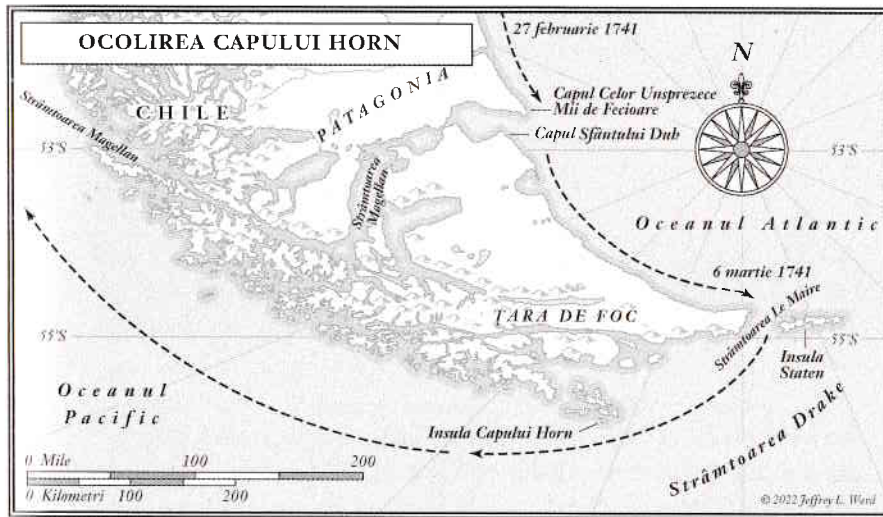
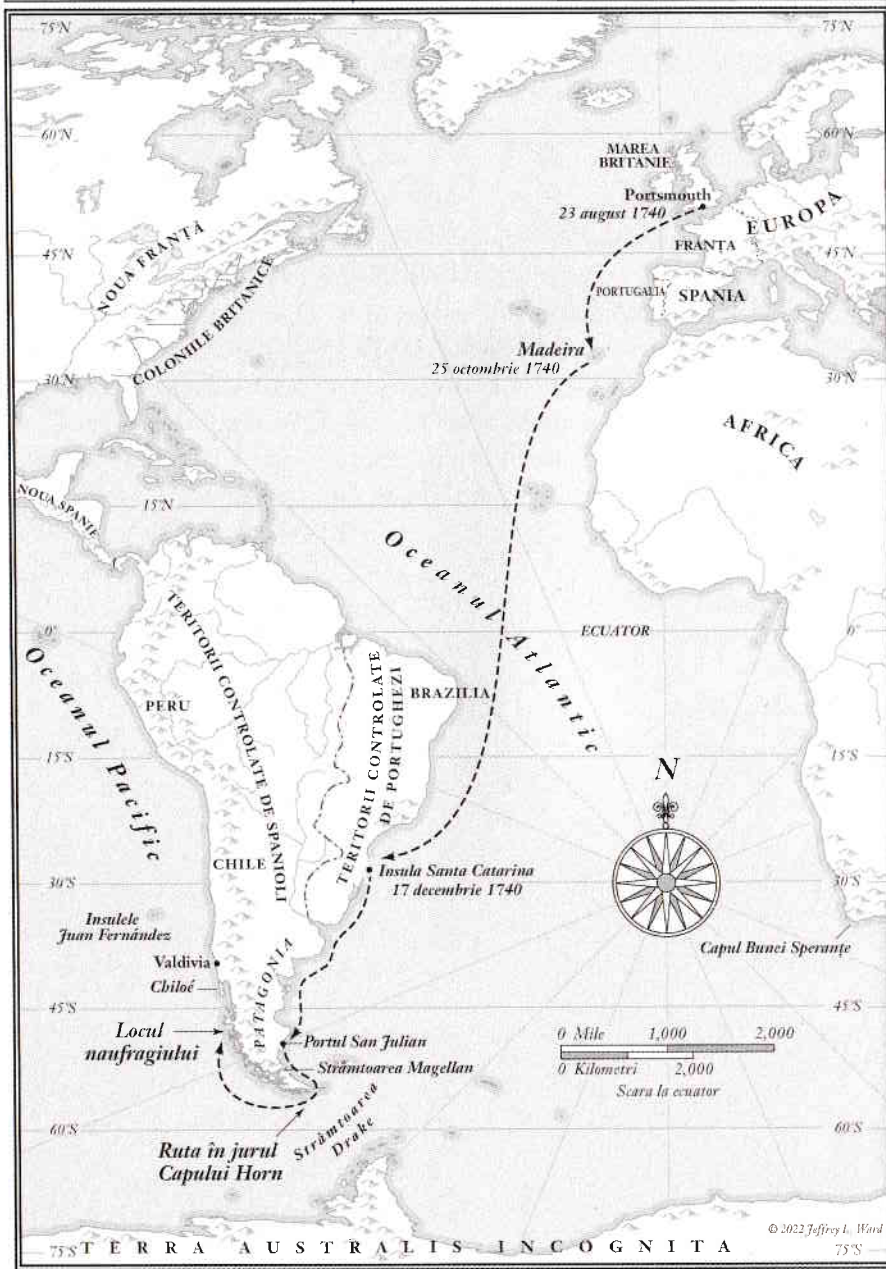
Însă acești oameni credeau că viața lor depinde la propriu de poveștile pe care le spun. Dacă nu reușeau să spună o poveste credibilă, aveau să fie legați cu ștreangul de-un capăt de vergă și spânzurați.

## PARTEA I

### LUMEA DE LEMN

# RUTA NAVEI WAGER

We know books



Problema era că nu putea să părăsească naibii odată țarmul. Era prins ca într-o capcană – blestemat, de-a dreptul – pe șantierul naval din Portsmouth, aflat în Canalul Mânecii, unde se zbătea în van să pregătească *Centurion* pentru a ieși în larg. Carena imensă din lemn, lungă de 44 de metri și lată de 12, era amarată la calaj pentru reparații. Marangozi, călăfătuitori, gabieri și tâmplari mișunau pe punte ca șobolanii (care și ei se găseau din plin). Era o hărmălaie de ciocane și de fierăstraie. Străzile pietruite din jurul șantierului naval erau pline de roabe și de căruțe, de hamali, vânzători ambulanți, hoți de buzunare, marinari și prostituate. Din când în când se auzea fluieratul tăios al unui boțman, iar echipajul ieșea din berării împleticindu-se, bărbații se despărteau de iubitele mai vechi sau mai noi și se grăbeau către bărcile aflate pe punct de plecare, pentru a nu se alege cu lovituri de bici din partea ofițerilor.

În ianuarie 1740, Imperiul Britanic începuse deja mobilizarea pentru un război cu rivala imperială Spania. Și, printr-un concurs de împrejurări care avea să-l avantajeze pe Cheap, căpitanul sub a cărui conducere servise pe *Centurion*, George Anson, a fost numit comandor în fruntea unei escadre de cinci nave de război împotriva Spaniei.<sup>3</sup> Promovarea a venit pe neașteptate. Fiu al unui moșier oarecare de provincie, Anson nu se bucura de protecția, de relațiile<sup>4</sup> – sau de „influența“, cum se exprima lumea ceva mai politicoasă – care propulsau mulți ofițeri, împreună cu oamenii lor, în poziții înalte.<sup>5</sup> Ajuns la patruzeci și doi de ani, Anson se înrolase în marină la paisprezece ani și slujise aproape trei decenii fără să conducă nicio campanie militară majoră și fără să pună mâna pe vreo pradă importantă.

Înalt, cu o față alungită și o frunte lată, avea un aer distant. Ochiul său albaștri erau de nepătruns, iar în afara grupului restrâns de prieteni apropiați arareori deschidea gura. Un om de stat nota după o întâlnire cu el: „Ca de obicei, Anson n-a spus mare lucru.“<sup>6</sup> Corespondența lui Anson era și ea puțină,

de parcă s-ar fi îndoit de capacitatea cuvintelor de a reda ceea ce vedea sau simțea. „Nu prea îi plăcea să citească, nici să scrie, să-și dicteze scrisorile chiar și mai puțin, iar această aparentă delăsare [...] i-a atras ostilitate din partea multora“<sup>7</sup>, scria o rudă de-a lui. Mai târziu, un diplomat observa în glumă că Anson era atât de neștiutor într-ale lumii, încât „se afla în jurul ei, dar niciodată în mijlocul ei“<sup>8</sup>.

Amiralitatea a văzut însă în Anson ceea ce văzuse și Cheap în cei doi ani de când se alăturase echipajului de pe *Centurion*: era un marinăr remarcabil. Cunoștea ca nimeni altul lumea de lemn și, la fel de important, avea o stăpânire de sine remarcabilă – rămânea calm și de neclintit în fața oricărei probleme. „Avea standarde înalte în ceea ce privește sinceritatea și onoarea și nu se abătea niciodată de la ele“<sup>9</sup>, scria aceeași rudă a lui. Pe lângă Cheap, atrăsese un grup de tineri ofițeri și de protejați, care se întreceau să-i intre în grații. Unul dintre ei îi va spune mai târziu că-i este mai îndatorat lui decât propriului tată și că ar face orice „pentru a mă ridica la înălțimea așteptărilor dumneavoastră“<sup>10</sup>. Dacă misiunea avea succes, Anson, în calitate de comandor al escadre, putea să ridice pe oricine la rangul de căpitan. Iar Cheap, care îi fusese ofițer secund, avea norocul să fie acum mâna lui dreaptă.

La fel ca Anson, Cheap își petrecuse cea mai mare parte a vieții pe mare, o existență care lasă urme și de care la început sperase să scape cât mai repede. După cum observa Samuel Johnson, „niciun bărbat nu se va face marinăr dacă e suficient de viclan încât să se ducă la închisoare; fiindcă să fii la bordul unei nave înseamnă să fii la închisoare, dar să ai toate șansele să te mai și îneci“<sup>11</sup>. Tatăl lui Cheap deținea o moșie întinsă în Fife, Scoția, și unul dintre acele titluri – al doilea *laird* de Rossie – ce pare să fie nobiliar, dar nu este. Mottoul său, înscris pe blazonul familiei, era *Ditat virtus*, „Virtutea înnobilează“. A avut șapte copii cu prima soție, iar după moartea acesteia, încă șase cu cea de-a doua, printre care și David.

În 1705, când David împlinea opt ani, tatăl lui a plecat de acasă să cumpere lapte de capră, dar pe drum a căzut din picioare și a murit subit. Conform obiceiului locului, moștenitorului cel mai în vârstă, fratele vitreg al lui David, James, i-a revenit cea mai mare parte din moșie. Într-o lume împărțită între fiii dintâi și fiii mai tineri, între cei care au și cei care nu au, soarta lui David era la cheremul unor forțe pe care nu le putea controla. Și cum o nenorocire nu vine niciodată singură, James, devenit de-acum al treilea *laird* de Rossie, uita de multe ori să plătească alocația consfințită prin testament surorii și fraților săi vitregi; uneori, se pare că sângele se mai face și apă. Obligat să-și găsească de lucru, David a devenit ucenicul unui negustor, însă datoriile lui au tot crescut. Așa că, în 1714, la șaptesprezece ani, a luat calea mării, o decizie bine primită de familie. „Cu cât pleacă mai repede, cu atât va fi mai bine și pentru mine, și pentru tine”<sup>12</sup>, îi scria tutorele său lui James.

Cheap însă era hotărât să-și schimbe „nefericitul destin”<sup>13</sup>, în ciuda tuturor piedicilor și a viselor năruite de până atunci. Pe cont propriu, pe un ocean aflat departe de lumea cunoscută, ar putea să arate cine e cu adevărat, să dea piept cu natura, să înfrunte taifunuri și vase inamice și să-și salveze camarazii de orice năpastă.

Primele lui călătorii s-au dovedit mai degrabă lipsite de evenimente, cu toate că a vânat câțiva pirați – precum Henry Johnson, de exemplu, un irlandez ciung, care trăgea cu arma sprijinind-o de ciot.<sup>14</sup> Ulterior, a fost trimis să patruleze în apele Indiilor de Vest, cea mai dificilă misiune navală, din cauza bolilor din zonă: febra galbenă, dizenteria, febra oaselor rupte și holera sau „moartea albastră”, cum era numită în epocă.

A îndurat situația, ce era să facă? Mai mult decât atât, i-a câștigat încrederea lui Anson și a devenit ofițer secund. Faptul că aveau același dispreț față de zeflemeaua nechibzuită, „un fel anume de-a aburi”<sup>15</sup>, după cum zicea Cheap, i-a fost de ajutor, fără îndoială. Un cleric scoțian, care mai târziu îi va deveni

apropiat, scria că Anson l-a angajat tocmai pentru că era „un om cu judecată și pricepere”<sup>16</sup>. Cheap, fostul datornic oropsit, era acum la un pas distanță de mult râvnita poziție de căpitan. Iar odată cu izbucnirea războiului cu Spania, urma să ia parte pentru prima oară la o bătălie adevărată.

\*\*\*

Conflictul militar a izbucnit ca urmare a nesfârșitelor stratageme folosite de puterile europene pentru a-și extinde imperiul.<sup>17</sup> Fiecare urmărea să cucerească și să controleze întinderi cât mai mari de uscat, astfel încât să exploateze și să monopolizeze valoroasele resurse naturale și piețele de desfacere ale altor popoare. Pe parcursul acestui proces au subjugat și au nimicit nenumărate populații indigene, justificându-și crudele interese proprii – inclusiv dependența de comerțul transatlantic cu sclavi, aflat în continuă creștere – prin faptul că așa răspândesc „civilizația” în teritoriile înapoiate ale planetei. Spania domina de multă vreme America Latină, însă Marea Britanie, care avea deja colonii pe coasta de est a Americii, se afla acum în plină ascensiune și era hotărâtă să-și întrecă rivala.

Iar în 1738, Robert Jenkins, căpitanul unei nave comerciale britanice, a fost convocat în Parlament, unde, conform unor surse, a susținut că un ofițer spaniol i-a atacat bricul în Caraibe și, după ce l-a acuzat de contrabandă cu zahăr din coloniile spaniole, i-a tăiat urechea stângă. Se spune că Jenkins ar fi prezentat organul tăiat, păstrat într-un borcan<sup>18</sup>, spunând că este „sacrificiul meu pentru țară”<sup>19</sup>. Incidentul a aprins și mai mult spiritele în Parlament, oamenii ajungând să ceară văr-sare de sânge, ureche pentru ureche, dar și mai multă pradă. Conflictul va deveni cunoscut drept „Războiul Urechii lui Jenkins”.

În scurtă vreme, autoritățile britanice au hotărât atacarea unui punct-cheie al avuției coloniale spaniole, Cartagena de

Indias. Mare parte din argintul extras din minele peruane pornea către Spania, în convoaie armate, din acest oraș sud-american de la Marea Caraibilor. Uriașa flotilă britanică – formată din 186 de nave –, condusă de amiralul Edward Vernon, urma să desfășoare cel mai mare atac amfibiu de până atunci. Însă mai exista o operațiune, de mai mică amploare: cea condusă de comodorul Anson.

Cu cinci nave de război și un slup de recunoaștere, pe care se aflau în jur de două mii de persoane, Anson trebuia să traverseze Atlanticul și să navigheze în jurul Capului Horn<sup>20</sup> pentru „a captura, scufunda, incendia sau distruge cu orice chip”<sup>21</sup> navele inamice și a șubrezi posesiunile spaniole, începând cu cele de pe coasta pacifică a Americii de Sud și terminând cu cele din Filipine. În planificarea operațiunii, guvernul britanic a încercat să evite impresia că încurajează pirateria. Planul se baza însă pe furt, mai exact pe capturarea unui galion spaniol încărcat cu argint pur și sute de mii de monede din argint. Spania trimitea astfel de galioane de două ori pe an – nu întotdeauna aceeași navă –, din Mexic în Filipine, pentru a achiziționa mătasuri, condimente și alte bunuri asiatice, care erau vândute, la rândul lor, în Europa și în Americi. Aceste schimburi erau esențiale pentru imperiul comercial global al Spaniei.

Cheap și ceilalți cărora li se ordonase îndeplinirea misiunii nu erau la curent cu agenda celor aflați la putere, însă erau seduși de ideea obținerii unei părți din comoară. Capelanul de douăzeci și doi de ani de pe *Centurion*, reverendul Richard Walter, va spune mai târziu că galionul era „cea mai dorită pradă de pe glob”<sup>22</sup>.

Dacă Anson și oamenii săi ar fi reușit – „dacă Domnul va dori să ne binecuvânteze armele”<sup>23</sup>, după cum se pronunțase amiralitatea –, ar fi continuat să facă înconjurul lumii înainte de-a se întoarce acasă. Amiralitatea îi dăduse comodoului un cod și un cifru pe care să le folosească în comunicarea scrisă, un oficial avertizându-l că misiunea trebuie îndeplinită în

cea mai „tainică și rapidă manieră posibilă”<sup>24</sup>. Altfel, escadra lui Anson risca să fie interceptată și distrusă de marea armadă aflată sub comanda lui Don José Pizarro.

\*\*\*

Cheap se pregătea de cea mai lungă și mai periculoasă expediție în care fusese până atunci – avea să fie plecat de acasă trei ani. Se considera însă un cavaler răătăcitor al mărilor, aflat în căutarea „trofeului trofeelor maritime”. În plus, în această călătorie avea în sfârșit șansa de a deveni căpitan.

Dar dacă escadra nu pornea curând la drum, se temea Cheap, întreaga operațiune urma să fie zădărnicită de o forță și mai grozavă decât armada spaniolă: apele năprasnice din jurul Capului Horn. Puțini britanici reușiseră să treacă cu bine prin acest loc în care vântul suflă cu putere, valurile pot ajunge la 30 de metri înălțime, iar aisbergurile stau la pândă. Marinarii credeau că vara australă, dintre decembrie și februarie, era perioada cea mai bună. Reverendul Walter scria despre această „condiție fundamentală”, explicând că, în timpul iernii, apele sunt mai înverșunate, temperatura coboară sub limita înghețului, iar ziua e mai scurtă, ceea ce face ca malurile neexplorate să fie mai greu de întrezărit. Din toate aceste motive, spunea el, navigarea în jurul acestor țărături necunoscute era „descurajantă, dacă nu chiar înspăimântătoare”<sup>25</sup>.

În octombrie 1739, cu toate că războiul fusese deja declarat, *Centurion* și celelalte nave de război din escadră – printre care *Gloucester*, *Pearl* și *Severn* – erau încă în Anglia, unde așteptau să fie reparate și pregătite de drum. Zilele treceau una după alta, iar Cheap nu putea face nimic. Ianuarie 1740 a trecut pe nesimțite. La fel și februarie, la fel și martie. După aproape jumătate de an de la declarația de război, escadra încă nu era pregătită să plece pe mare.

Forța ei ar fi trebuit să fie impunătoare. Navele de război erau printre cele mai sofisticate mașinării concepute